

Nr 72

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott; given Stockholms slott den 8 februari 1957.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

GUSTAF ADOLF

Sven Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en skärpning av trafiknykterhetsbestämmelserna genom att den i 4 § 2 mom. trafikbrottslagen angivna nedre promillegränsen sänkes från 0,8 till 0,5 promille.

Lagändringen föreslås skola träda i kraft den 1 juli 1957.

FÖRSLAG

till

**Lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951
(nr 649) om straff för vissa trafikbrott**

Härigenom förordnas, att 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

4 §

(Gällande lydelse)

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkohol-koncentrationen 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.

(Föreslagen lydelse)

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkohol-koncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1957.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1957.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, fråga om reviderad trafiknykterhetslagstiftning samt anför härvid följande.

I. INLEDNING

Den 27 maj 1949 uppdrog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet åt särskilda sakkunniga att inom departementet biträda med utarbetande av förslag till reviderad rattfyllerilagstiftning m. m.¹ De sakkunniga — vilka antog benämningen 1949 års trafiknykterhetsutredning — har den 29 maj 1953 avgivit sitt betänkande »Trafiknykterhet» (SOU 1953: 20) med förslag främst till lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott och till förordning om ändring i vägtrafikförordningen samma dag (nr 648).

Utredningen har därvid föreslagit dels en skärpning av straffet för rattfylleri, då sådant brott är att anse såsom grovt, dels en sänkning av nedre gränsen för straffbar blodalkoholhalt från 0,8 till 0,5 promille, dels ock en regel om ansvar å cyklist eller hästkusk, som är påverkad av berusningsmedel. Vissa presumtionsbestämmelser m. m. har därjämte förordats. Dessutom har utredningen föreslagit, att trafiknykterhetslagstiftningen utvidgas till att omfatta även förare i annan trafik än vägtrafik samt viss säkerhetspersonal. För vägtrafikförordningens del har föreslagits bl. a. en skärpning av bestämmelserna om rätten att inneha körkort. Slutligen har utredningen förordat vissa upplysnings- och propagandaåtgärder.

Över trafiknykterhetsutredningens betänkande — för vars lagstiftningsförslag nedan lämnas en kortfattad redogörelse — har efter remiss utlåtan-

¹ De sakkunniga var numera statsrådet I. A. Lindell, tillika ordförande, ledamoten av riksdagens första kammare filosofie doktorn E. W. Englund, laboratorn L. Goldberg och professorn T. Segerstedt samt till den 1 februari 1951 ledamoten av riksdagens första kammare landsfiskalen R. F. Krügel och fr. o. m. sistnämnda dag numera ledamoten av riksdagens andra kammare lanthbrukaren L. D. Cassel.

den avgivits av justitiekanslers- och riksåklagarämbetena, rikets hovrätter, fångvårdsstyrelsen, chefen för försvarsstaben, socialstyrelsen, riksförsäkringsanstalten, medicinalstyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, statistiska centralbyrån, kontrollstyrelsen, kommerskollegiet — vilket vid sitt utlåtande fogat yttranden av Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet och svenska sjöfolksförbundet — försäkringsinspektionen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, statspolisintendenten, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), automobilbesiktningmännens förening, kungl. automobilklubben (KAK), motormännens riksförbund (M), motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), cykelfrämjandet, svenska transportarbetareförbundet, svenska järnvägsföreningen, svenska järnvägsmannaförbundet, järnvägsmännens helnykterhetsförbund, svenska lokaltrafikföreningen, kungl. motorbåtklubben, Sveriges motorbåtunion, aktiebolaget aerotransport, Sveriges flygbefälsförening, kungl. svenska aeroklubben, Sveriges nykterhetsvänners landsförbund, centralförbundet för nykterhetsundervisning, nykterhetsnämndernas riksförbund, svenska nykterhetsvårdsförbundet, systembolagens förtroendenämnd, svenska försäkringsbolagens riksförbund, föreningen Sveriges häradshövdingar, föreningen Sveriges stadsdomare, föreningen Sveriges landsfogdar, föreningen Sveriges landsfiskaler, föreningen Sveriges stadsfiskaler, Sveriges advokatsamfund, svenska läkaresällskapet och Sveriges läkarförbund.

Sedan från norsk sida tagits initiativ till ett nordiskt samarbete på trafiknykterhetslagstiftningens område, förordnade jag den 18 december 1953 två sakkunniga¹ att deltaga i förhandlingar med representanter för de övriga nordiska länderna rörande sådant samarbete. De sålunda delegerade överlämnade den 23 februari 1955 ett av de danska, finska, norska och svenska ombuden gemensamt upprättat betänkande med lagförslag för de olika länderna.

Av detta betänkande framgår, att i fråga om väg- och spårvägstrafiken enighet i stort sett uppnåddes mellan de danska, norska och svenska ombuden. Sålunda föreslogs för dessa länders del — såsom redan gäller i Sverige — att alkoholpåverkan i trafik skulle uppdelas i två brottstyper och anknytas till promilleregler. Den nedre gränsen för straffbar alkoholpåverkan föreslogs vid det svårare brottet till 1,2 promille och vid det lindrigare brottet till 0,6 promille (i Sverige gäller f. n. 1,5 respektive 0,8 promille). Även i fråga om försök till brott, vissa presumptionsregler samt körkortskortindragning uppnåddes i stort sett enighet mellan ombuden för de tre länderna, innebärande för Sveriges del bl. a. en ökning

¹ Numera vattenrättsdomaren G. R. Fredrikson och numera byråchefen K. L. Öhrström.

av tiderna för körkortssindragning. — Från finsk sida intogs en avvisande hållning mot att införa promilleregler.

Den nordiska förhandlingskommitténs förslag prövades under våren 1955 i det danska folketinget i samband med behandlingen av en ny færdsselslov. Folketinget beslöt därvid att för Danmarks del behålla den fria bevisprövningen i rattfyllerimål och tog således avstånd från förslaget att införa fasta promillegränser i Danmark.

Sedan för nordiska rådet vid dess fjärde session i Köpenhamn den 27 januari—den 3 februari 1956 framlagts förslag om större likformighet i de nordiska ländernas lagstiftning om trafiknykterhet, antog rådet med 31 röster mot 18 och 1 nedlagd röst — 19 medlemmar var frånvarande — en rekommendation till de nordiska regeringarna att vid lämplig tidpunkt upptaga förhandlingar för att söka förenhetliga lagstiftningen, varvid bl. a. borde eftersträvas att — oavsett hur de grövre formerna av trafiknykterhetsbrotten avgränsades — finna en viss lägre på promilleregler grundad straffbarhetsgräns. I minoritetens resolutionsförslag uttalades däremot, att den fria bevisprövningen borde i största möjliga utsträckning läggas till grund vid arbetet med lagstiftningen.

I anledning av att fel förekommit vid vissa å statens rättskemiska laboratorium verkställda blodundersökningar har chefen för inrikesdepartementet den 18 februari 1955 tillkallat en sakkunnig¹ med uppdrag att verkställa utredning av vissa frågor rörande laboratoriets verksamhet och därmed sammanhängande spörsmål. Utredningsmannen har i skrivelse den 28 maj 1956 på anförda skäl uttalat, att det på vetenskapens nuvarande ståndpunkt ofta föreligger betydande ovisshet rörande alkoholhalten i den misstänktes blod vid det tillfälle, som är av rättslig betydelse, samt förordat vissa vetenskapliga undersökningar. I sitt den 25 oktober 1956 avlämnade betänkande »Alkoholblodprovet» (SOU 1956: 37) — vari skrivelsen införts såsom bilaga — har utredningsmannen redogjort för åtgärder, som lett till ett nytt system för blodanalyser.

Över utredningsmannens betänkande har efter remiss yttranden avgivits av justitiekanslers- och riksåklagarämbetena, hovrätten för Övre Norrland, medicinalstyrelsen, statistiska centralbyrån, de medicinska fakulteterna vid universiteten i Uppsala, Lund och Göteborg — den sistnämnda med bifogande av skiljaktigt yttrande av två ledamöter av fakulteten — lärarkollegiet vid karolinska medico-kirurgiska institutet, trafiksäkerhetsrådet, advokatsamfundet, härads hövdingeföreningen, KAK, M, MHF och NTF.

Jag anhåller nu att få taga upp trafiknykterhetsfrågan till behandling. Med hänsyn till att tanken på enhetliga nordiska bestämmelser på ifrågava-

¹ Numera justitieombudsmannen T. A. Bexelius.

rande område efter det danska folketingets omnämnda ställningstagande och efter trafiknykterhetsfrågans behandling vid nordiska rådets fjärde session icke torde kunna f. n. realiseras, anser jag mig kunna i det följande förbigå den nordiska förhandlingskommitténs förslag.

2. GÄLLANDE RÄTT

Bestämmelser om straff för onykterhet i vägtrafik återfinns i 4 § *lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott* (SFS 1951: 649) — i det följande kallad trafikbrottslagen. Ansvarsreglerna gäller emellertid endast för motortrafik. Man skiljer mellan två olika brottstyper, en svårare och en lindrigare.

För *det svårare brottet* finns bestämmelser i paragrafens första moment. Som allmän regel stadgas, att straff för rattfylleri drabbar den som för bil, motorcykel, traktor eller motorredskap så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Med stöd av nämnda regel kan föraren fällas till ansvar, oavsett att till äventyrs analys av blodprov skulle ge vid handen att han haft en mycket låg blodalkoholhalt. Om föraren var av annat stimulerande eller bedövande ämne än starka drycker så påverkad som nyss sagts, ådrar han sig också ansvar. Tillika har stadgandet gjorts tillämpligt å förande av bil, motorcykel och traktor med släpfordon, därest analys av blodprov ger vid handen att föraren haft en blodalkoholhalt av lägst 1,5 promille. Straffet för det svårare brottet utgör fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, dagsböter, dock ej under tjugufem.

Det lindrigare brottet, som omfattar endast förande av sistnämnda tre slags fordon, beskrives i paragrafens andra moment så att föraren, utan att ha varit påverkad enligt den allmänna regeln för det svårare brottet, haft en alkoholhalt i blodet av 0,8 men ej 1,5 promille. Straffet för det lindrigare brottet, som icke fått någon särskild benämning, är dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

För att straffansvar vid någon av brottstyperna skall inträda kräves att påverkan respektive blodalkoholhalt förelegat vid förandet av fordonet. Detta innebär att förtäringen av berusningsmedel måste — för att få läggas till grund för bedömandet — ha ägt rum före eller senast under färden. Förtäring efter färdens slut inverkar alltså icke på bedömningen av förarens påverkan eller blodalkoholhalt under färden i vidare mån än som en omständighet, som ofta tyder på att föraren söker undandraga sig lagföring för onykterhet i trafik.

Ansvar för rattfylleri eller annan trafikonykterhet inträder även i det fall, då förandet icke ägt rum på väg. Föraren kan således ej till sitt fredande åberopa, att han vid tillfället fört sitt fordon allenast på enskilt område.

Vid sammanträffande av onykterhet i trafik med annat brott blir *konkurrensreglerna i strafflagen* 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).

Försök till rattfylleri eller annan onykterhet i trafik är f. n. icke straffbelagt. Däremot är strafflagens regler om *medverkan* tillämpliga.

I Avd. III och VIII av *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (SFS 1951: 648; ändrad 1955: 99) innehålls bestämmelser om bl. a. återkallelse och omhändertagande av körkort med anledning av trafiknykterhetsbrott. Tillämpningsföreskrifter återfinns i Avd. II av *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951* (SFS 1951: 743; ändrad 1954: 112; 1955: 530; 1956: 311).

I vad gäller andra trafikområden än det nu behandlade återfinns ifrågasvarande bestämmelser i olika tjänsteordningar, disciplinstadgor och reglementen, utfärdade av vederbörande myndigheter. För sjöfartens del må även hänvisas till 293 § *sjölagen den 12 juni 1891* (SFS 1891: 35) och stadgandena i 49, 62 och 81 §§ *sjömanslagen den 30 juni 1952* (SFS 1952: 530) och för lufttrafiken till kap. 4 i *förordningen den 26 maj 1922 om luftfart* (SFS 1922: 383) jämte bestämmelserna i 10—15 och 41—43 §§ i *tillämpningskungörelsen den 20 april 1928* till samma förordning (SFS 1928: 85; ändrad 1935: 87, 249; 1938: 486; 1949: 526; 1952: 778). För lufttrafikens del har genom proposition denna dag till riksdagen framlagts förslag till luftfartslag, vari återfinnes bestämmelser rörande trafiknykterhet.

För närmare kännedom om hithörande frågor får jag hänvisa till de olika författningarna och till utredningens redogörelse för gällande rätt i betänkandet (s. 38—47 och 213—219). Även beträffande den rättsutveckling, som ligger bakom gällande bestämmelser om nykterhet i vägtrafik samt rörande trafiknykterhetslagstiftningen i utlandet tillåter jag mig hänvisa till betänkandet (s. 19—37 och 48—54).

3. TRAFIKNYKTERHETSUTREDNINGEN

Såsom bakgrund till sina förslag och rekommendationer har utredningen redovisat en lång rad undersökningar, som tidigare gjorts i Sverige eller i utlandet eller som utredningen själv låtit utföra. Materialet omfattar i huvudsak *dels* undersökningar rörande brottsstatistiken, *dels* utredningar rörande blodprovets tillförlitlighet som bevismedel och därmed sammanhängande spörsmål, *dels* laboratorieförsök och praktiska försök rörande alkoholpåverkan, *dels ock* undersökningar rörande ökning av olycksrisken vid alkoholpåverkan. Jag vill här i korthet redovisa för dessa försök och

utredningar. För närmare känedom om dem tillåter jag mig hänvisa till redogörelsen i betänkandet.

Brottsstatistik. På grundval av dels uppgifter i den av statistiska centralbyrån utgivna publikationen Brottsligheten, dels ock vissa kompletterande undersökningar har utredningen redovisat utvecklingen av trafiknykterhetsbrotten sedan år 1935.

Under åren fram till andra världskriget steg årssiffrorna för antalet beivrade trafiknykterhetsbrott kontinuerligt. Samtidigt ökades emellertid även trafikintensiteten kraftigt. I vad gäller den relativa frekvensen av trafiknykterhetsbrott — d. v. s. antalet sådana brott i förhållande till antalet motortrafikolyckor — visar därför de statistiska siffrorna för åren 1935—1939 icke någon ökning utan i stället en fortgående minskning. Under krigsåren skedde en naturlig nedgång i antalet trafiknykterhetsbrott. Bottenläget nåddes år 1941. Åren därefter ökade brotten något, vilket delvis kan bero på den utvidgning av det straffbara området, som ägt rum år 1941 genom införandet av promillereglerna. I och med krigsslutet och motorfordons trafikens förnyade expansion ökade antalet trafiknykterhetsbrott mycket starkt. Redan år 1946 hade sålunda antalet stigit till ungefärligen samma tal som för år 1939 och stegringen fortgick i stort sett kontinuerligt under de följande åren. Under perioden 1946—1950 var den absoluta ökningen jämförelsevis måttlig, och om man ställer den mot den samtidiga ökningen av antalet motortrafikolyckor, finner man även för denna period en tendens till minskning av den relativa brottsfrekvensen. Efter år 1950 synes antalet trafiknykterhetsbrott emellertid åter ha ökat även i relation till antalet motortrafikolyckor. Detta innebär en mycket betydande ökning av absoluta antalet trafiknykterhetsbrott.

Ett mycket utpräglat samband synes enligt utredningen föreligga mellan trafiknykterhetsbrott och andra trafikförseelser. Antalet tidigare trafiknykterhetsbrott var sålunda fem gånger så stort bland personer med trafikförseelser som bland personer utan sådana förseelser.

Blodprovets tillförlitlighet. I betänkandet tar trafiksäkerhetsutredningen upp frågan om blodprovets tillförlitlighet och redogör till en början för alkoholens omsättning i kroppen.

Uppsugningen av alkohol tar i genomsnitt 1—2 timmar, men ofta längre tid. Härunder stiger alkoholhalten i blodet till ett högsta värde. I fråga om starksprit nås maximum i genomsnitt 1 timme efter förtäringens början — vid mycket snabb uppsugning redan efter 15—20 minuter och vid långsam uppsugning först efter 2—2½ timmar. Förtäres en dryck med lägre alkoholhalt — t. ex. vin, grogg eller öl — kommer maximum i regel något senare. Intas alkoholen i anslutning till måltid i stället för på fastande mage, kan maximum uppträda något senare för starksprit och möjligen även för vin och grogg men efter samma tid för öl upp till 4,0 volymprocent. Vidare

framhålls, att en större mängd alkohol uppsugs långsammare än en mindre mängd samt att förekomsten av mag- och tarmsjukdomar höjer maximum. Uppsugningshastigheten och maximum varierar inom vissa gränser från individ till individ och beror även på dryckens alkoholstyrka. Förtäres starksprit på fastande mage, kan alkoholhalten i blodet, om uppsugningen varit mycket snabb, skjuta upp i en s. k. resorptionstopp, 50—100 % över det normala värdet. Hos kvinnor når alkoholhalten ett högre maximivärde än hos män, om samma alkoholmängd förtäres. Påverkan följer helt blodalkoholhalten.

Efter uppsugningen *fördelas* alkoholen i kroppen. Alkoholhalten i de olika organen stiger tills ett jämviktsläge nåtts med alkoholhalten i blodet. Detta förlopp tager i allmänhet 1—2 timmar. Alkoholnivån i urinen, saliven, ryggmärgsvätskan eller utandningsluften får ett annat förlopp än blodalkoholkurvan och visar eftersläpning i förhållande till denna. Sålunda är eftersläpningen i urinen 1—2 timmar eller mera, i ryggmärgsvätskan omkring 1 timme men endast 5—10 minuter för den del av hjärn-ryggmärgsvätskan, som befinner sig i hjärnans hålrum.

Alkoholen *försvinner* ur kroppen genom förbränning och utsöndring.

Förbränningen — eller nedbrytningen av alkohol till enklare beståndsdelar — sker huvudsakligen i levern, där 95—98 % av den tillförda alkoholen nedbrytes.

Utsöndringen sker huvudsakligen med utandningsluften och urinen samt till en ringa del även med saliv och svett. Sammanlagt utsöndras under vanliga förhållanden endast 2—5 % av den förtärda alkoholmängden.

Den hastighet, varmed alkoholen försvinner ur blodet, är i genomsnitt 0,15 promille per timme. Hos en och samma individ är värdet i stort sett konstant från gång till annan, under förutsättning att samma kvantitet alkohol av samma art intages. Hastigheten låter sig endast obetydligt påverkas av yttre förhållanden och förblir densamma, vare sig en person rör sig, badar bastu eller ligger stilla. Med stigande mängd förtärd alkohol ökar förbränningen, liksom den är större för starksprit än maltdrycker. Den genomsnittliga förbränningen är omkring 7 g alkohol per timme hos mannen och ungefär 5,5 g under samma tid hos kvinnan.

I betänkandet (s. 91, fig. 5) redovisas en blodalkoholkurva med ett från den gängse bilden avvikande förlopp. En person hade förtärt 15 cl brännvin tillsammans med måltid. Kurvan steg efter omkring 1½ timme till 0,5 promille, varefter den löpte horisontellt under omkring 2½ timmar. Först efter 4 timmar började den nedåtgående fasen. Det synes ha varit förtäringen tillsammans med måltid, som orsakade det utdragna förloppet. Alkoholomsättningen efter förtäring på fastande mage av samma spritmängd redovisas samtidigt. Här gick kurvan mycket snabbt uppåt till en topp, varefter kurvan vände och gick rätlinjigt nedåt.

Vad angår möjligheten att påvisa alkohol i blodet framhåller utredningen, att med den hittills gängse, av professorn E. Widmark införda *metoden* att bestämma alkoholhalten i blodet sedan 1930 i Sverige utförts omkring 150 000—200 000 analyser. Metodens noggrannhet har angetts ligga omkring $\pm 0,05$ promille. För rättsmedicinskt bruk räknar man med det tredubbla medelfelet, således $\pm 0,15$ promille.

En år 1947 påbörjad undersökning av Widmark-metodens tillförlitlighet kom på utredningens uppdrag att utvidgas till att omfatta ett större material, framför allt personer, som icke förtärt alkohol, såväl friska som patienter med sockersjuka. Sammanlagt analyserades omkring 20 000 blodprov. På uppdrag av utredningen utsträcktes undersökningen över blodprovets tillförlitlighet att även omfatta en jämförelse mellan Widmark-metoden och den av professorn H. Theorell och docenten R. Bonnichsen år 1950 införda s. k. *ADH-metoden*, vilken har den stora fördelen att vara i det närmaste specifik för etylalkohol.

Utredningen redogör därefter för resultaten av undersökningen. I prov från personer, vilka icke förtärt alkohol, var försöksfelet med Widmark-metoden i genomsnitt $\pm 0,018$ promille och med ADH-metoden av samma storleksordning. De maximala felen ($3 \times$ medelfelet) var således $\pm 0,06$ promille. I prov från personer, vilka förtärt alkohol, var försöksfelet i en trippelanalys, utförd enligt Widmark-metoden i genomsnitt $\pm 0,011$ promille vid halter under 1 promille och vid högre halter $\pm 0,026$ promille. De maximala felen uppgick till $0,06$ — $0,09$ promille och var således betydligt lägre än det avdrag på $0,15$ promille, som f. n. tillämpas vid den rättsmedicinska bedömningen av blodprov i rättsfall. I blodprov, innehållande alkohol, var försöksfelet med ADH-metoden $\pm 0,049$ promille, således något större, men fortfarande även vid $3 \times$ medelfelet ej överstigande $0,15$ promille. Överensstämmelsen mellan de båda metoderna bekräftades vid jämförelse mellan värdena vid analys av samma prov.

I fråga om försöksbetingelser och felkällor framkom vid undersökningarna bl. a. att blodprov i föreskrivna kapillär rör med säkerhet kan lagras i rumstemperatur upp till 4 dagar utan någon förändring. Överförs proven därefter till kylskåp vid $+ 4^{\circ}$, är halten oförändrad i upp till 3 månader. För rättsligt ändamål tagna kapillärer sändes per expressbrev till statens rättskemiska laboratorium och överförs omedelbart till kylskåp, vari de förvaras tills analys sker, i regel inom 2 veckor. Förvaras proven under längre tid än cirka 4 dagar i rumstemperatur eller tas de icke i preparerade kapillärer utan under andra förhållanden, kan en förändring i halten ske med tiden.

Vidare behandlar utredningen frågan i vad mån alkohol förekommer i blodet utan föregående alkoholförtäring.

Vid undersökning enligt Widmark-metoden av *friska personer*, som icke förtärt alkohol, har man icke med säkerhet kunnat påvisa ens minimala

mängder alkohol i blodet. I det undersökta materialet uppvisade endast 6 fall av 220 (2,7 %) högre värden än 0,06 promille — det högsta var 0,08 promille. Där analysfel kan uteslutas, bör de i dessa fall funna högre värdena bero på kvarvarande alkohol från föregående förtäring. Detta har också kunnat visas i de fall, som undersökts parallellt med Widmark- och ADH-metoderna. För rättsligt bruk kan man fastslå, att man i trippelprov enligt Widmark-metoden endast i undantagsfall — 1 fall på 1 000 — hos friska personer, vilka icke förtärt alkohol, skall finna reduktionsvärdet i blodet överstigande + 0,06 promille; den övre gränsen kan dock sättas till + 0,08 promille. Dessa resultat är ett starkt stöd för antagandet att — utan föregående alkoholförtäring — alkohol normalt icke förekommer i organismen. Med ADH-metoden har ingen alkohol kunnat påvisas under försöksbetingelser, som medgivit att bestämma halter ned till 0,001—0,0001 promille, vilket är det hittills säkraste beviset för att ingen alkohol uppträder i blodet utan föregående alkoholförtäring.

Utredningen redogör för en rad undersökningar över förekomsten av alkohol i blodet hos *sockersjuka personer*, som icke förtärt alkohol.

Docenten J. Möllerström har i två särskilda 1946 och 1947 sammanställda undersökningar enligt Widmark-metoden hos sockersjuka personer funnit värden t. o. m. överstigande 1,5 promille alkohol i blodet och har i anslutning härtill anfört, att en bildning av alkohol i organismen hos personer med sockersjuka, vilka icke förtärt alkohol, under vissa omständigheter icke skulle kunna uteslutas. Dessa resultat stod i motsatsförhållande till hela den samlade erfarenhet, som förelåg av Widmark-metoden och av andra metoder för alkoholbestämning. Sedermera har Möllerström meddelat, att den metodik, som använts vid 1946 års undersökning, icke varit helt tillförlitlig, bl. a. beroende på svårigheten att få analysrena kemikalier. I sammanställningar 1950 och 1952 av analysmaterial från Möllerströms laboratorium har framkommit väsentligt lägre reduktionsvärden.

En i Finland år 1951 gjord undersökning av sockersjuka patienter, som icke förtärt alkohol, visade ett genomsnittligt reduktionsvärde av 0,016 promille, och värdena varierade mellan 0 och 0,06 promille.

På uppdrag av utredningen har undersökts 5 000 prov från 583 fall av sockersjuka av varierande svårhetsgrad. Blodprov togs vid olika tider på dygnet och vid upprepade tillfällen på olika dagar. Med Widmark-metoden var det genomsnittliga reduktionsvärdet 0,023 promille \pm 0,001, som helt faller inom metodens felgränser. Endast 3 % av värdena översteg det rena analysfelet 0,06 promille, och det högsta funna värdet var 0,10 promille. Reduktionsvärdet i blodet hos 124 slumpvis utplockade fall med ADH-metoden var 0 promille. Då ADH-metoden i ett antal av dessa fall tillämpades på så stor blodmängd, att värden ned till 0,001—0,0001 promille kunnat bestämmas, innebär resultatet, att ej ens minimala mängder alko-

hol kunnat påvisas. Ur blodprovssynpunkt och med hänsyn till rattfyllerilagstiftningen finns således ingen anledning att placera de sockersjuka i särklass.

Utredningen konstaterar vidare, att behandlingen av alkoholister med antabus eller abstynyl vid direkta försök icke kunnat påvisas medföra ens en obetydlig ökning av reduktionsvärdena vid en analys enligt Widmark-metoden. Aceton i blodet hos sockersjuka eller förekomsten hos dem av andra genom en rubbning av ämnesomsättningen framkomna substanser har icke föranlett högre reduktionsvärden än sådana som helt ligger inom analysfelens ram.

Utredningen övergår här efter till att behandla frågan om vilka faktorer som kan påverka blodalkoholkurvan.

I fråga om en rad *sjukdomar* med undantag för feber anför utredningen, att undersökningar med invändningsfri metodik icke gett belägg för några förändringar i blodalkoholkurvan. Först vid mycket grova fall av leverskada — framför allt vid en utbredd levercirrhos (skrumplever) — kan i djurförsök en minskning av alkoholförbränningen iakttagas; några invändningsfria försök på människa har inte framlagts. Däremot har gjorts troligt, att förbränningen skulle vara något snabbare vid feber; om detta beror på den höjda temperaturen eller på den samtidigt ökade andningen med motsvarande ökning av alkoholutluftningen är icke klarlagt.

Utredningen anför att alkoholförbränningen låter sig föga påverkas genom *utifrån tillförda medel*.

Vanligen förekommande sömnmedel och koltabletter påverkar ej analysvärdena och ej heller alkoholomsättningen eller blodalkoholkurvan. Annorlunda förhåller det sig enligt utredningen med vissa hormoner, framför allt insulin. Insulin i stora doser kan, då alkoholförbränningen från början är låg, tänkas påskynda denna och få alkoholkurvan att falla snabbare, Insulin i förening med stora mängder socker och medel som nicetamid (ett stimulerande medel för cirkulationsapparaten) har i många fall medfört, att på grund av alkoholförtäring medvetlösa personer återfått medvetandet och snabbt klarnat upp. Febernedsättande preparat kan fördröja uppsugningen av alkohol från magtarmkanalen och därmed ge en något lägre kurva under 1—2 timmar efter förtäringens början, medan i fortsättningen alkoholkurvan får sitt vanliga utseende. Vad angår metanol, som t. ex. ingår i »träsprit», måste vid analysen vissa försiktighetsmått iakttagas. Då metanol ger utslag enligt Widmark-metoden, bör vid misstanke om metanol-förgiftning blodalkoholhalten analyseras såväl enligt denna som med ADH-metoden.

I betänkandet behandlas också inverkan av flyktiga ämnen, som tillföres kroppen via lungorna. Utredningen anför sålunda, att inandning av förbränningsgaser, t. ex. koloxid, eller lackfärger, alkohollösningar, olika tekniska lösningsmedel av typen trikloretylén, koltetraklorid etc. icke ger upphov

till förhöjda reaktionsvärden t. ex. med Widmark-metoden och icke heller påverkar blodalkoholkurvans förlopp efter förtäring av alkohol. Även om kalkkväve teoretiskt kan tänkas inverka på blodalkoholkurvans förlopp, föreligger icke några invändningsfria försök, som visar om alkoholkurvan förändras eller ej. Om en person sövts med t. ex. kväveoxidul, cyclopropan, narkotal, evipan eller pentotal behöver inga speciella försiktighetsåtgärder iakttagas med avseende å alkoholanalysen. Annorlunda är förhållandet med t. ex. etylklorid, eter, kloroform eller vinetén. Etylklorid brukas vid korta narkoser och är försvunnen från blodet på några minuter. Eter kan vid djup narkos ge höga promillevärden, omkring 1—1,5 promille. Eter ger utslag med Widmark-metoden men ej med ADH-metoden. Blodprov från patienter, som under de närmaste timmarna före provtagningen sövts med eter, kloroform eller vinetén, måste därför analyseras parallellt enligt de båda metoderna.

Laboratorieförsök och praktiska försök rörande påverkan. Utredningen framhåller, att omfattande undersökningar företagits för att utröna förhållandet mellan förtärd alkoholmängd, uttryckt i promille alkohol i blodet, samt graden av den inverkan, som denna alkoholhalt har på olika funktioner av betydelse för förändret av motorfordon, såsom uppmärksamhet, precision, reaktionstid, etc. Dessa undersökningar har haft formen av dels laboratorieexperiment, dels praktiska försök. De sistnämnda har omfattat bl. a. förändring av bil, morsetelegrafi och flygning.

Laboratorieundersökningarna har direkt jämförts med utfallet av praktiska körprov. Utredningen redovisar en rad sådana försök, som företagits utomlands och i Sverige. Här må särskilt nämnas en i vårt land under åren 1947—1948 utförd sådan undersökning — de s. k. Gärdesproven. Vid dessa skulle försökspersonerna med bil köra en särskild bana, där olika prov var anordnade. Först utförde samtliga förare proven utan alkohol i kroppen. Tiden för de olika proven — vilken utgjorde ett mått på körskickligheten — varierade för de olika deltagarna mellan 3,25 och 18,80 minuter. Därefter uppdelades deltagarna genom lottning i två grupper, av vilka den ena fick förtära alkohol (10—13 centiliter brännvin eller 3—4 flaskor öl) och den andra — kontrollgruppen — fortfarande var alkoholfri. Sedan upprepades proven, och resultaten jämfördes med dem från den första körningen.

Enligt utredningen gav dessa Gärdesprov följande resultat. Förarna i kontrollgruppen uppvisade en klar förbättring från första till andra körningen. Denna förbättring orsakades i första hand av ökad vana vid banan, bortfall av nervositet o. s. v. Vid jämförelse mellan utfallet av de olika proven kunde dock en viss trötthet konstateras vid det sista provet. Ett studium av reaktionen hos varje enskild deltagare i denna grupp gav klart besked om de stora individuella skillnaderna i körför-

måga, trots att samtliga förare uppfattades som skickliga bilister. — En matematisk analys av körtiderna inom alkoholgruppen klargjorde att alkoholförtärarna i jämförelse med kontrollgruppen visade en klar och statistiskt säkerställd försämring av körförmågan redan vid en genomsnittlig alkoholhalt i blodet av 0,5 promille. Den undre gränsen för begynnande försämring av körförmågan låg hos hälften av alkoholförtärarna vid 0,35—0,40 promille. Med avseende å spridningen av detta gränsvärde kunde beräknas, att vissa förare uppvisade en klar försämring redan vid halter omkring 0,2—0,3 promille, medan för andra försämringen inträdde vid halter på 0,4—0,5 promille. De yttre tecknen å påverkan hos alkoholförtärarna var däremot obetydliga eller inga alls.

Dessa och andra redovisade undersökningsresultat skulle enligt utredningen berättiga till följande slutsatser.

Graden av påverkan kan kvantitativt bestämmas, om man känner utfallet av ett prov före alkoholtillförsel och kan jämföra detta med utfallet efter det alkohol tillförts. På detta sätt har kunnat konstateras, att graden av påverkan ökar med stigande blodalkoholhalt, när ett maximum i anslutning till blodalkoholkurvans maximum och sedan avtar med nedgången i blodalkoholhalten. Graden av påverkan följer sålunda blodalkoholhalten. Emellertid ökar påverkansgraden snabbare än blodalkoholhalten. Så kan t. ex. nämnas, att en fördubbling av blodalkoholhalten från 0,5 till 1,0 promille ger en fyrdubbling av påverkansgraden.

Alkoholhalten i blodet måste uppnå ett visst *tröskelvärde*, innan det framkommer någon påverkan. Har detta värde passerats, växer påverkan snabbt med stigande blodalkoholhalt. Tröskelvärdets höjd sammanhänger bl. a. med hur den funktion är uppbyggd, som detta värde hänför sig till. En komplicerad funktion, som bygger på ett stort antal banor och omkopplingar i hjärnan och andra delar av nervsystemet samt i varje ögonblick kräver full uppmärksamhet och koncentration, har sålunda ett lågt tröskelvärde, omkring 0,2 promille. Tröskelvärdet är högre för automatiserade, inlärdade prestationer än för icke automatiserade och högre hos de mera skickliga än hos de mindre skickliga. Dessa skillnader mellan skickliga och mindre skickliga, mellan övade och mindre övade, synes för flertalet undersökta prov medföra växlingar i tröskelvärdet mellan gränserna 0,2 och 0,4 promille.

En konsekvens av de här beskrivna förhållandena är, att vid en alkoholhalt, som är högre än tröskelvärdet, de funktioner drabbas mest, som har det lägsta tröskelvärdet. En mycket komplicerad funktion är sålunda vid ett och samma blodalkoholvärde betydligt mera påverkad än en enklare funktion.

När blodalkoholhalten befinner sig i stigande, utövar alkoholen en starkare verkan än när den faller. Tröskelvärdet för påverkan är sålunda lägre under den uppstigande delen av blodalkoholkurvan än under den

sjunkande. Som exempel kan nämnas, att tröskelvärde under den stigande fasen för vissa funktioner är omkring 0,1—0,2 promille, medan det i den fallande fasen är omkring 0,3—0,4 promille. Detta gäller framför allt vissa psykiska symptom.

Olika faktorer kan inverka på graden av alkoholpåverkan. Av sådana faktorer, som ökar alkoholens nedsättande effekt på det centrala nervsystemet, må nämnas trötthet, sömnmedel, narkosmedel, vissa smärtstillande medel, syrebrist och koloxid. Å andra sidan kan vissa stimulerande medel vid intagning tillsammans med alkohol minska graden av påverkan utan att inverka på blodalkoholkurvan. Vidare må nämnas, att tröskelvärde för börjande påverkan ökar med stigande grad av alkoholvana.

Riskberäkningar. Enligt den officiella statistikens siffror utgör antalet vägtrafikolyckor, i vilka spritpåverkad motorförare deltagit, 3—5 %, alltså en jämförelsevis ringa del av samtliga sådana olyckor. Utredningen anför dock, att olycksrisken för de alkoholpåverkade i verkligheten måste vara betydligt större, än som framgår av den officiella statistiken. Statistiken förmår nämligen inte på långt när infånga alla de fall, där alkoholen medverkat till uppkomsten av en olycka.

Utredningen har redovisat vissa undersökningar, som gjorts för att utforska den roll, som alkoholpåverkan hos motorförare har för uppkomsten av trafikolyckorna.

Bland dessa undersökningar märkes i första hand den, som R. H. Holcomb i Förenta staterna utförde åren 1935—1937. Denna undersökning avsåg att fastställa den olikhet i risk för egen kroppsskada, som kan finnas mellan alkoholpåverkade och icke påverkade motorförare. Skillnaden i risk framräknades genom en sammanställning av procenten förare med olika blodalkoholhalt på vägen och procenten förare med motsvarande blodalkoholhalter i ett sjukhusmaterial av skadade motorförare. Av samtliga 1 750 undersökta bilförare på vägen hade omkring 12 % alkohol i blodet, 0,04 promille eller mer, 1,9 % hade 1 promille eller mer och 0,4 % hade 1,5 promille eller mer. Av de på sjukhus inlagda skadade 270 bilförarna från samma upptagningsområde som det, där vägundersökningen företagits, hade däremot icke mindre än 47 % alkohol i blodet. 25 % hade 1 promille eller mer och 14 % hade 1,5 promille eller mer. Risken för en alkoholpåverkad bilförare att råka ut för olycksfall, som ledde till sjukhusvård för honom själv, visade sig vara, vid en blodalkoholhalt av 1,5 promille eller mer 54 gånger, vid 1,0—1,49 promille 13 gånger och vid 0,04—0,99 promille 3 gånger större än för den nyktre bilföraren. Om de förare, som hade alkohol i blodet, hade kört med samma risk som de alkoholfria, skulle vidare den faktiska, totala olycksfrekvensen bland förarna ha gått ned från frekvensen 100 till frekvensen 60, d. v. s. med 40 %. Sistnämnda andel av olyckorna skulle alltså vara den del, som är bero-

ende av de alkoholpåverkades överrisk. Detta behöver dock icke i och för sig innebära, att hela denna överrisk beror på alkoholpåverkan.

En av kanadensaren dr W. Smith under maj—augusti 1950 gjord undersökning gav liknande resultat.

Vid vissa undersökningar i Stockholm tog man systematiskt blodprov på personer, som efter trafikolycksfall förts till sjukhus för vård. Bland dem, som förtärt alkohol, konstaterades därvid en överrisk för trafikolycksfall, vilken väl överensstämde med Holcombs resultat. En specialutredning av alkoholvanorna hos de skadade ledde till den slutsatsen, att alkoholmissbrukarna, vilka utgör omkring en åttondel av samtliga vuxna män i Stockholm, svarar för en tredjedel av trafikolycksfallen.

I betänkandet har även påpekats, att skadefrekvensen för försäkringsbolaget Motorförarna, som endast har helnyktra försäkringstagare, ligger nästan 40 % under genomsnittet för samtliga trafikförsäkringsbolag. Till en del kan emellertid denna skillnad, framhåller trafiknykterhetsutredningen, antagas bero på andra olikheter mellan de båda jämförda materialen än förarnas nykterhetsförhållanden. Sålunda har man anledning antaga, att det hos Motorförarna försäkrade klientelet har en överrepresentation av sådana, som även i övrigt lämnar säkerhetssynpunkterna stort utrymme.

Sammanfattningsvis har trafiknykterhetsutredningen uttalat, att enligt undersökningarna den blodalkoholgräns, där en stegring av den normala risken för trafikolycksfall inträder, synes ligga vid 0,3—0,5 promille. Riskökningens ungefärliga förlopp framgår av en i betänkandet (s. 152) angiven kurva, som anges stiga jämförelsevis måttligt upp till området kring 1 promille för att därefter alltmer brant gå i höjden. Visserligen kan det antagas, att det bland förare med alkohol i kroppen ingår en oproportionerligt stor andel som på grund av sina allmänna egenskaper har onormalt stor olycksrisk även i nyktert tillstånd, och att alltså en del av deras överrisk bör förklaras av deras allmänna beteende och icke av att de vid olyckstillfället haft alkohol i kroppen. Emellertid kan enligt trafiknykterhetsutredningen denna omständighet icke jäva påståendet, att olycksrisken för den alkoholpåverkade föraren är väsentligt större än den skulle vara för samma person i nyktert tillstånd.

Samhällsåtgärder. Med hänvisning till att alkoholpåverkan hos motorförare och andra vägtrafikanter funnits vara en viktig orsaksfaktor vid en betydande del av trafikolycksfallen har trafiknykterhetsutredningen hävdat, att åtgärder, som motverkar onykterhet i samband med trafik, är ägnade att i icke oväsentlig mån minska olycksfrekvensen i trafiken.

Utredningen har till en början konstaterat, att trafiknykterhetsbrotten under efterkrigsåren absolut sett ökat kraftigt i antal. Om man ställer antalet sådana brott i relation till den samtidigt starka tillväxten av trafikvoly-

men, finner man emellertid icke någon långsiktig ökning utan i stället en något fallande utvecklingskurva. En jämförelse mellan åren närmast före andra världskriget och efterkrigsåren visar även, att de grova berusningsfallen procentuellt sett minskat avsevärt. Trafiknykterhetsbrotten har därjämte utvecklats gynnsammare än såväl det allmänna nykterhetstillståndet som den allmänna brottsligheten. Denna avvikelse synes ej kunna förklaras på annat sätt än att det — i vad angår trafiknykterheten — funnits faktorer, vilka mer effektivt än på de andra områdena motverkat det ej önskvärda beteendet. En av dessa faktorer synes ovedersägligen vara speciallagstiftningen mot trafiknykterhet. Lagstiftningen har varit ägnad att skärpa uppmärksamheten på även den relativt ringa alkoholförtäringens farlighet i samband med bilkörning och har därigenom givit ökad styrka åt det upplysningsarbete, som bedrivits på området, och medverkat till att detta vunnit betydligt större anslutning från befolkningens sida än som eljest vanligen är fallet.

Trafiknykterhetsutredningen har emellertid betonat, att utvecklingen likväl ger anledning att bedöma läget mycket allvarligt. Inför den väldiga ansvällningen av trafikvolymen kan man ej nöja sig med att blott konstatera, att trafiknykterhetsfrekvensen ej ökat i relation till trafikvolymen. Den stora ökningen av trafiken innebär nämligen, att alkoholpåverkan absolut taget får allt större betydelse som orsak till trafikskador. Erfarenheterna från trafikkontrollerna synes sålunda visa, att exempelvis i Stockholm kanske 100—300 relativt starkt påverkade förare dagligen kör, något fler vid helger och veckoslut och något färre vanliga vardagar. Med den alltmer ökade trafiken måste man från samhällets sida skärpa kraven icke blott på fordon och vägar utan även på vägtrafikanterna. Detta gäller alldeles särskilt i fråga om motorförarnas skötsamhet i nykterhetskänseende. Såsom än mer aktuellt framstår detta, om man samtidigt tar hänsyn till att alkoholförtäring även i små kvantiteter uppenbarligen utgör ett betydligt allvarligare faromoment i trafiken än man tidigare känt till.

Enligt utredningen måste samhällets åtgärder ha till syfte dels att hos den stora skaran trafikanter ingjuta en allmän insikt om alkoholens farlighet i trafiken och skapa respekt för lagstiftningen, dels ock att avhålla de från nykterhetssynpunkt misskötsamma från att föra fordon. En strävan att bibringa trafikanterna ökad kunskap om riskerna med alkoholförtäring måste först och främst konkretiseras i direkt propaganda och undervisning, men den synes också kunna stödjas av en lagstiftning, som drager gränsen mellan tolerabel och straffbar alkoholpåverkan så nära den verkliga gränsen för nedsättningen av förarfunktionerna som möjligt. Vid sidan härav kan en intensifiering av övervakningen över förarnas nykterhet i trafiken ävensom en skärpning av kontrollen över körkortsaspiranternas och körkortsinnehavarnas skötsamhet antagas komma att verksamt bidra till bättre förhållanden.

I fråga om lagstiftningen har det ofta framhållits, att man bör eftersträva att föra allmänheten fram till allt större försiktighet med sprit i samband med förande av fordon. Man kan med hjälp av en lagstiftning, som visserligen ligger före men likväl ej alltför mycket avviker från opinionen hos fordonsförarna, leda den allmänna inställningen och på så sätt nå bästa möjliga effekt på längre sikt. Införes en lagstiftning, som ligger alltför långt före opinionen, kan detta däremot få allvarliga skadeverkningar, icke minst med hänsyn till att det här är fråga om ett område, där det är svårt att kontrollera bestämmelsernas efterlevnad. De nya vetenskapliga undersökningarnas resultat liksom den framträdande plats trafiken och trafikolycksfallen fått i den allmänna diskussionen gör det emellertid troligt, att en allmän skärpning av lagstiftningen kan påräkna erforderligt stöd hos en utbredd opinion. En sådan skärpning är enligt utredningens mening därför nu motiverad.

Beträffande åter övervakningen har utredningen framhållit, att — såsom i trafiken gjorda stickprov visar — endast en ringa del av trafiknykterhetsbrotten blir upptäckt och beivrad. En genom skärpt trafikövervakning ökad risk för upptäckt skulle säkerligen göra förarna mindre benägna att sätta sig vid ratten efter spritförtäring. En förstärkning och effektivisering av övervakningen måste därför ingå som ett väsentligt led i åtgärderna mot trafikonykterheten.

I enlighet med vad sålunda anförts har utredningen framlagt förslag till skärpt lagstiftning.

Lagstiftningsförslag. Bestämmelserna om *trafiknykterhetsbrott* i 4 § trafikbrottslagen har omarbetats och uppdelats på fyra moment.

I mom. 1 ges regler om *det svårare brottet, rattfylleri*. Förutom en jämkning av själva brottsbeskrivningen har föreslagits att gällande straffskalor för rattfylleri bibehålls för vanliga fall men höjs till straffarbete i högst två år, om brottet är grovt. Straffstadgandena föreslås vidare skola tillämpas även å andra trafikantkategorier än motortrafikanter, nämligen å förare av maskindrivet fordon på järnvägs- eller spårvägsskenor eller av vissa sjöfartyg eller av luftfartyg liksom även å den, som utövar sådan befattning hos järnvägs-, spårvägs-, buss-, sjöfarts- eller luftfartsföretag, varav trafiksäkerheten är beroende. Slutligen förordas straff för försök till angivna brott.

I mom. 2 behandlas *det lindrigare brottet*, som erhållit benämningen *rattonykterhet*. I gällande brottsbeskrivning har endast gjorts den ändringen, att straffbarhetsgränsen satts vid 0,5 promille. Straffskalorna har bibehållits. Brottet har gjorts tillämpligt å samtliga i mom. 1 angivna kategorier med undantag för förare av traktor, motorredskap eller moped.

I samband med behandlingen av det lindrigare brottet har utredningen diskuterat frågan om ett straffsanktionerat totalförbud mot alkoholför-

täring under körning men — under hänvisning till de betydande nackdelar som en sådan förbudsregel skulle medföra — kommit till den ståndpunkten att en dylik föreskrift icke bör ifrågakomma.

Har trampeyklist eller förare av fordon, förspänt med dragare, vid färd på väg gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott av den svårhetsgrad som anges i mom. 1, skall han enligt *mom. 3* straffas med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

I *mom. 4* föreslås vissa presumtionsregler, gällande för alla angivna trafikantkategorier. Förtäring av starka drycker skall sålunda, med undantag för vissa situationer, anses ha i sin helhet ägt rum senast under färden, såvitt vederbörande icke visar att hela förtäringen skett efter färden. Vidare föreslås ett stadgande med det innehållet att, om den misstänkte vid färden hade alkoholmängd i kroppen som efteråt leder till förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, det skall anses som om han vid färden haft den förhöjda koncentrationen.

Trafiknykterhetsutredningen har *för vägtrafikförordningens del* föreslagit vissa ändringar av körkortsbestämmelserna i 32, 33 och 35 §§, bl. a. ökning av tiderna för återkallelse av körkort i anledning av trafiknykterhetsbrott ävensom möjlighet att återkalla körkortet för alltid. I syfte att vinna så stor enhetlighet som möjligt hos olika länsstyrelser i fråga om utmätande av tid för återkallelse av körkort på grund av onykterhet eller annat brott i trafik föreslås i 76 § att besvär över beslut om sådan återkallelse skall få anföras av den åklagare, som sist fört talan i ansvarsmålet. Slutligen förordas i 74 § en bestämmelse om rätt för polisman att å fordonsförare föranstalta om s. k. drunkometerprov, vilket i fråga om motorförare avses få ske stickprovsvis.

I *vägtrafikförelsen* föreslås vissa ytterligare regler om skyldighet att lämna underrättelse om körkortsåterkallelse (79 och 80 §§), varjämte nykterhetsnämnd ålägges att, då anledning förekommer, göra framställning om återkallelse av körkort (81 §).

Remissyttrandena

Utredningens redogörelse för brottsstatistiken har i det stora flertalet yttranden lämnats utan kommentarer. I ett par yttranden har redogörelsen upptagits till närmare granskning, och denna har givit anledning till vissa anmärkningar. *Försäkringsinspektionen* finner bl. a., att, om man jämför rattfylleribrotten med antalet trafikförsäkrade fordon, utvecklingen befinner sig gynnsammare än vad utredningen kommit fram till genom att jämföra antalet trafiknykterhetsbrott med antalet polisutredda motortrafikolyckor. *Statistiska centralbyrån* anför en del detaljkritik av utredningens redogörelse samt belyser utvecklingen med ytterligare statistiska uppgifter. Även enligt byråns mening kan någon tydlig tendens till ökning av relativa antalet motortrafikolyckor med spritpåverkade del-

tagare icke skönjas. Däremot föreligger en sådan ökning beträffande antalet för onykterhet i trafiken dömda personer. Otänkbart är icke, att denna olikhet i utvecklingen kan bero på att polisens övervakning av trafikonykterheten med tiden blivit allt effektivare. Även *statspolisintendenten* framhåller, att ökningen av antalet upptäckta brott troligen är en följd av skärpt trafikövervakning.

Vad i trafiknykterhetsutredningens betänkande anföres om blodprovets tillförlitlighet och därmed sammanhängande frågor har föranlett yttranden av blott några få remissinstanser, vilka härvid understrukt betydelsen av de redovisade resultaten.

Medicinalstyrelsen förklarar sålunda att styrelsen, vars rättsmedicinska nämnd följt utvecklingen av den vetenskapliga diskussionen inom detta forskningsområde, kan helt ansluta sig till utredningens slutsatser. Styrelsen betonar att Widmark-provets tillförlitlighet är säkerställd och provet det bästa för att påvisa alkoholförtäring och dennas kvantitet.

Enligt *trafiksäkerhetsrådet* har ej sällan påståtts, att det Widmarkska blodprovets tillförlitlighet som bevismedel kan ifrågasättas. Detta torde i viss mån ha bidragit till att rattfylleribrottet icke alltid ansetts vanhedrande. Åtskilliga har t. o. m. ansetts oskyldigt dömda. Genom de av utredningen framlagda resultaten har »rattfyllerilagen» fått en fastare förankring.

Häradshövdingeföreningen framhåller bl. a. behovet av att särskilda garantier vidtages för att vid själva blodprovstagningen och provens omhändertagande all möjlig noggrannhet iakttages.

Utredningens redogörelse för laboratorieundersökningar och praktiska försök har i det stora flertalet remissyttranden lämnats utan närmare kommentar, och man synes vid bedömandet av spörsmålet om samhällsåtgärder mot onykterhet i trafik i allmänhet ha utgått från att de av utredningen dragna slutsatserna är riktiga. I några yttranden har emellertid utredningens redogörelse gjorts till föremål för mera ingående granskning och viss kritik har därvid framställts mot utredningens på grundval bl. a. av de i det föregående nämnda Gärdesproven dragna slutsatser om den blodalkoholhalt, vid vilken funktionsnedsättningen kan anses medföra en försämring av den praktiska körförmågan.

Trafiksäkerhetsrådet har tagit upp utredningens redogörelse för Gärdesproven till närmare granskning och därvid anmärkt, att slumpmässiga faktorer i stor utsträckning gjort sig gällande i proven: den individuella tillgängligheten för övning, provnervositet och dylikt.

Utredningens bedömning, att akoholgruppen i jämförelse med kontrollgruppen uppvisat en klar och statistiskt säkerställd försämring av körförmågan redan vid en genomsnittlig blodalkoholhalt av 0,5 promille är enligt rådet riktig, om man därmed endast avser differensen mellan de båda gruppernas medeltal för den procentuella förändringen mellan de båda körningarna.

Till resultaten av trafiknykterhetsutredningens analys av Gärdesproven i fråga om blodalkoholgränsen för begynnande försämring i körförmågan har rådet däremot ställt sig starkt kritiskt.

Sammanfattningsvis anför rådet, att man av utredningens material med någorlunda betryggande säkerhet kan dra endast den slutsatsen, att alkoholgruppen som helhet betraktad icke i samma grad som kontrollgruppen förbättrat sina resultat i den andra körningen. Det ligger måhända nära till hands att anta, att denna skillnad framkommit som en mer eller mindre direkt följd av alkoholpåverkan hos en del av förarna inom alkoholgruppen. Försiktigheten torde emellertid bjuda, att även denna fråga lämnas öppen, eftersom jämväl andra faktorer kan ha inverkat på provresultaten i sådan riktning och i sådan grad, att resultaten kan förklaras på annat sätt än genom alkoholförtäringen.

Trafiksäkerhetsrådets kritik i denna del bemötes i två av *centralförbundet för nykterhetsundervisning* överlämnade promemorior. I dessa framhålles bl. a., att utredningens slutsatser måste ses mot bakgrunden även av laboratorieförsöken och andra praktiska försök. Överensstämmelserna i resultaten mellan dessa olika undersökningar ger ökad säkerhet åt resultaten av Gärdesproven.

I vissa yttranden har även en mera allmän kritik riktats mot de slutsatser, vilka trafiknykterhetsutredningen ansett sig kunna dra av Gärdesproven.

Försäkringsinspektionen och *KAK* har sålunda anmärkt, att antalet undersökta personer knappast är tillräckligt för att möjliggöra mer allmän-giltiga slutsatser om den genomsnittliga påverkan eller graden av individuella variationer i fråga om den verkan en viss alkoholkonsumtion kan ha.

Svea hovrätt har understrukit den stora variationen i körskickligheten — över 500 % — hos deltagarna i proven redan vid den första körningen, och påpekat, att den andra körningen med förare i nyktert tillstånd visade en förbättring av bara 20 %. Mot den sålunda angivna bakgrunden måste den av utredningen konstaterade nedsättningen av körförmågan efter alkoholförtäring — enligt betänkandet i genomsnitt 25—30 % — rent praktiskt sett betecknas som obetydlig. För att överhuvudtaget kunna påvisa någon verkan av alkohol i så små mängder, varom här är fråga, var man uppenbarligen tvungen att ge proven en synnerligen krävande karaktär. Liknande anhopningar av svårigheter förekommer aldrig i vanlig körning.

Vad utredningen anført rörande riskökningen har i flertalet yttranden lämnats utan erinran eller närmare kommentarer. Kritik framföres av *Svea* och *Göta hovrätter*, *hovrätten över Skåne och Blekinge*, *hovrätterna för Nedre Norrland* och *Övre Norrland*, *länsstyrelserna i Södermanlands* och *Malmöhus län*, *KAK*, *läkaresällskapet* och *läkarförbundet*. Därvid anföres bl. a., att trafiknykterhetsutredningen förefaller ha överdrivit betydelsen av alkoholens roll som orsak till trafikolyckor. Erfarenhetsmäs-

sigt orsakas trafikolyckorna i alldeles övervägande grad av andra omständigheter än alkoholförtäring, nämligen bristande omdöme och hänsyn. Hos domstolorna göres sålunda förhållandevis mycket sällan gällande, att olycksföraren varit påverkad av sprit, och oftast framgår det ganska klart, att olycksorsaken varit en annan än spritpåverkan. De Holcombska och Smithska undersökningarnas resultat ger endast ett relativt mått på riskökningen vid även en ringa blodalkoholhalt. Betydelsen av riskökningen för det praktiska livet är oviss, så länge man icke känner storleken av den nyktra förarens risk att vålla en olyckshändelse. Av Holcombs eller andra av utredningen åberopade undersökningar kan ej erhållas en klar uppfattning av riskökningens grad mellan 0,5 och 0,8 promille. Enligt kurvan å s. 152 i betänkandet synes riskökningen mellan 0,5 och 0,8 promille vara obetydlig i jämförelse med den riskökning, som inträder vid värden över 1 promille. Det kan antagas, att en helnykter men trött förare utgör en större fara för trafiken än en förare, som på kvällen förtärt sprit och som efter tillräcklig sömn morgonen därpå kör bil med 0,5—0,8 promille alkohol i blodet.

Försäkringsinspektionen förklarar sig dela uppfattningen, att alkohelpåverkan i samband med trafikolyckor förekommer i avsevärt större utsträckning än vad uppgifterna från polisutredningar ger vid handen. Däremot riktas vissa erinringar mot de i betänkandet redovisade undersökningarna och resultaten av dessa samt utredningens slutsatser. Den statistiska basen för undersökningarna är sålunda alltför begränsad eller redovisad med otillräckliga reservationer. Metodiken verkar stundom även i andra avseenden ej fullt övertygande. En del av slutsatserna måste betecknas som mer eller mindre överdrivna eller alltför kategoriskt formulerade. Utredningen synes ej ha tillräckligt understrukt, att — även om det föreligger en viss överrisk för personer, som förtärt alkohol — man ej vet i hur hög grad denna överrisk orsakas just av alkoholförtäringen. Man måste alltid räkna med — och detta synes vinna stöd i utredningens statistiska undersökning av personer, som dömts för onykterhet i trafik — att de rattonyktra kan representera ett urval av personer, som även i andra avseenden är mindre försiktiga som motorförare. Anmärkas må dessutom att de redovisade undersökningsresultaten icke innehåller några siffror för det intressanta området 0,5—0,8 promille.

Trafiksäkerhetsrådet har närmare granskat de i betänkandet åberopade undersökningar av Holcomb och Smith rörande alkoholförtäringens andel i trafikolycksfallen. Rådet anför bl. a., att de vid undersökningarna framkomna skillnaderna mellan alkoholförtärare och alkoholfria kan bero på *antingen* att en enskild förare löper ökad risk för olycksfall efter alkoholförtäring, *eller* att det finnes en grupp av förare, vilka samtidigt karakteriseras av dåliga alkoholvanor i allmänhet och av vårdslöshet i trafiken, oberoende av nykterhetstillståndet vid körtillfället. Varken Holcomb-undersökningarna eller de i betänkandet åberopade undersökningarna ger någon

sökningen eller övriga i betänkandet redovisade undersökningar är av den art, att de ger någon ledning för bedömandet, vilkendera av de båda faktorerna som dominerar. Inga slutsatser kan dras från en undersökning, varvid hänsyn icke tagits till de två olika förargrupperna, d. v. s. normala förare och förare, som kännetecknas av dåliga alkoholvanor och allmän vårdslöshet. Rådet hemställer, att utredningens resultat måtte göras till föremål för överarbetning, och att därvid en del av det nu framlagda materialet underkastas en ingående granskning.

Vad utredningen anfört om behovet av samhällsåtgärder för ökad trafiknykterhet har i flertalet yttranden vunnit anslutning eller lämnats utan erinran. I en del utlåtanden har man emellertid ställt sig i viss mån reserverad till vad utredningen i detta hänseende anfört.

Fångvårdsstyrelsen har sålunda framhållit, att utredningen knappast förebragt någon motivering för sitt antagande, att gällande speciallagstiftning mot trafiknykterhet ovedersägligen varit en av orsakerna till den ej ogynnsamma utvecklingen av trafiknykterheten. Det hade funnits anledning att vid planläggningen av åtgärder för att främja trafiksäkerheten ge en mer framträdande roll åt andra samhällsåtgärder än strafflagstiftningen och därmed sammanhängande frågor. Sålunda hade det bort ytterligare utredas, vad som kan vinnas genom mera specialiserad upplysningsverksamhet, riktad till särskilda grupper av medborgare och anpassad efter deras förhållanden. Bl. a. bör beaktas, att många rattfyllerister med hänsyn till sina alkoholvanor och övriga personliga förhållanden behöver göras till föremål för en mer vårdbetonad behandling än som kan beredas dem genom kortvariga, ovillkorliga frihetsstraff utan eftervård.

Uttalanden för att mera lägga vikten på en effektivare övervakning, rättstillämpning samt upplysnings- och propagandaverksamhet än på ändring av lagbestämmelserna har även avgivits av *Svea hovrätt, hovrätten för Övre Norrland, socialstyrelsen, försäkringsinspektionen, länsstyrelserna i Södermanlands och Skaraborgs län, advokatsamfundet, KAK* och *M.*

Trafiknykterhetsutredningens lagstiftningsförslag behandlas ingående av remissinstanserna. Dessa har i stort sett redovisat en positiv inställning till förslagen. Beträffande flera frågor yppas dock i åtskilliga yttranden stark kritik.

Allvarliga betänkligheter har sålunda anmälts av ett betydande antal remissorgan mot den föreslagna *beskrivningen av rattfylleribrottet*, enligt vilken påverkan skall anses föreligga, när föraren företer tecken därå. I dessa yttranden har anmärkts att förslaget är alltför obestämt och har uttalats att den nuvarande brottsbeskrivningen är att föredraga.

I fråga om det i betänkandet behandlade spørsmålet om att i lagen införa ett straffsanktionerat stadgande om *total avhållsamhet* från alkohol i samband med förande av motorfordon har med blott några undantag remissorganen anslutit sig till trafiknykterhetsutredningens uppfattning, att ett totalt förbud icke bör införas.

Enligt några remissyttranden skulle dock övervägande skäl tala för införande av ett straffsanktionerat förbud mot varje alkoholförtäring under en viss tid före körning. För en sådan åtgärd uttalar sig sålunda *länsstyrelsen i Kalmar län, MHF och nykterhetsvännernas landsförbund*. Det anföres av dem, att enligt de nyare rönen försämring av körförmågan kan inträda redan vid mycket låga alkoholhalter. Med den av utredningen föreslagna regeln har föraren svårt att avgöra, när hans alkoholkonsumtion når gränsen för det tillåtna. De enskilda förarnas intresse av att en konsumtionsgräns bibehålles måste väga mindre än det allmännas intresse av spritfri körning.

Förslaget om *sänkning av den lägre straffbarhetsgränsen från 0,8 till 0,5 promille* har föranlett starkt delade meningar hos remissorganen. Tillstyrkande yttranden har sålunda avgivits av *justitiekanslersämbetet, hovrätten för Västra Sverige, riksförsäkringsanstalten, medicinalstyrelsen, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kronobergs, Malmöhus, Värmlands, Kopparbergs, Västerbottens och Norrbottens län, transportarbetareförbundet, lokaltrafikföreningen, landsfogdeföreningen och landsfiskalsföreningen*.

Hovrätten över Skåne och Blekinge har likaså tillstyrkt förslaget och därvid velat bemöta det stundom framförda argumentet, att en promilleregel skulle missgynna den tränade bilförare, vilken även med en efter spritförtäring måttligt nedsatt körförmåga i allt fall skulle köra säkrare än den visserligen nyktre men otränade föraren. Det kan — framhåller hovrätten — skäligen krävas av varje bilförare, att han icke genom att intaga rusgivande medel nedsätter sin förmåga att köra säkert.

Vissa remissorgan har endast med tvekan funnit sig kunna godtaga utredningens förslag, nämligen *riksåklagarämbetet, Göta hovrätt, hovrätten för Övre Norrland, överståthållarämbetet och länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Jämtlands län och NTF*. Tveksamheten har i huvudsak föranletts dels av en känsla av ovisshet, huruvida verkligen de lägre blodalkkoholhalterna har den betydelse såsom riskfaktor, vilken av utredningen gjorts gällande, dels av farhågor att skärpningen skulle sakna stöd i det allmänna rättsmedvetandet.

Svea hovrätt, socialstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, trafiksäkerhetsrådet, försäkringsinspektionen, länsstyrelserna i Södermanlands, Jönköpings, Kristianstads, Hallands, Älvsborgs, Örebro och Västmanlands län, KAK, M, kungl. motorbåtklubben, häradsövdingeföreningen, stadsdomareföreningen, stadsfiskalsföreningen, advokatsamfundet, läkaresällskapet och läkarförbundet har icke kunnat godtaga en sänkning av nuvarande gräns 0,8 promille. Samma uppfattning har framförts i skiljaktiga meningar inom *Göta hovrätt* och *medicinalstyrelsen*.

Svea hovrätt har till närmare utveckling av sin åsikt bl. a. anfört, att den nedsättning av körförmågan, varom fråga är vid en blodalkkoholhalt

av 0,5 promille, med mycket breda marginaler faller innanför de gränser, mellan vilka den enskildes förmåga varierar från tid till annan på grund av den trötthet, som följer av en normal arbetsdag, eller genom andra därmed jämförliga tillfälliga indispositioner. Motsvarande omdöme kan med ännu större fog fällas om nedsättning av körförmågan i förhållande till de gränser, mellan vilka olika förarens förmåga varierar med hänsyn till vana och skicklighet eller till allmänna fysiska och psykiska förutsättningar. Vad nu sagts gäller troligen med avseende å en alkoholhalt upp till 0,8 promille. Med hänsyn härtill kan det från saklig synpunkt te sig inkonsekvent med en kriminalisering av den obetydliga påverkan, som enligt de i betänkandet åberopade undersökningarna föreligger i gränfallen mot 0,5 promille, och det kan med fog ifrågasättas, om den förhöjda risken skall anses utgöra tillräckliga skäl för en sänkning av promillegränsen.

Trafiksäkerhetsrådet har förklarat, att intet är att invända mot en sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,5 promille, därest det är klarlagt, att en sådan sänkning medför ökad trafiksäkerhet. Varken de statistiska eller de experimentella undersökningarna har emellertid upplagts och bearbetats på sådant sätt, att de kan ge besked om storleken av riskökningen mellan 0,5 och 0,8 promille. Rådet anser därför utredningen i nuvarande skick icke böra läggas till grund för ändrad lagstiftning, såvitt avser sänkning av den promillegräns, vid vilken straffbarhet inträder, utan förordrar i stället en överarbetning, som klarlägger här berörda problem.

I övriga nu ifrågavarande yttranden har framförts synpunkter, vilka helt eller delvis ansluter sig till utlåtandena från Svea hovrätt och trafiksäkerhetsrådet.

En längre gående sänkning av straffbarhetsgränsen än utredningens förslag går ut på har förordats av *länsstyrelsen i Västernorrlands län* och *centralförbundet för nykterhetsundervisning*. Gränsen bör enligt dessa båda remissorgan dragas vid 0,3 promille.

Utredningens förslag beträffande *andra trafikmedel än fordon på väg* har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser. Vad gäller sjötrafiken har dock dessa med få undantag bestämt avstyrkt förslaget, därvid i allmänhet framhållits att förhållandena inom sjöfarten är så mångskiftande att på detta område icke kan tillämpas en så förenklad lagstiftning som den, vilken visat sig genomförbar på vägtrafikens område. I flera yttranden framhålles därjämte, att avgränsningen av kategorien personal i trafiksäkerhetstjänst gjorts alltför obestämd.

Förslaget om straff för *försök till rattfylleri* har godtagits av elva remissorgan, medan tio avstyrkt detsamma, enär något egentligt behov av regeln ej anmält sig. Ytterligare två remissinstanser har — utan att ställa sig direkt avvisande till bestämmelsen — framhållit att den skulle få skäligen ringa betydelse.

Utredningens förslag till *presumtionsregel rörande alkoholförtäring efter färden* har föranlett delade meningar bland remissmyndigheterna. De

flesta av dem, som yttrat sig härutinnan, har helt avstyrkt förslaget såsom innebärande ett klart avsteg från allmänt omfattade principer om bevisbördans fördelning i brottmål. Även i fråga om *regeln om blodalkoholhaltens beräkning* går meningarna starkt isär. I de avstyrkande yttrandena framhålles därvid, att regeln innebär eftergivande av kravet på bevisning att straffbar alkoholpåverkan skall ha varit för handen vid tiden för gärningens begående och att bestämmelsen därför är otillfredsställande ur rättssäkerhetssynpunkt.

Förslagen till *ändringar i vägtrafikförordningen* har i det stora hela tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissorganen. Bestämmelsen om återkallelse av körkort för alltid har dock avstyrkts i några yttrandena.

4. DEN SÄRSKILDA UTREDNINGEN AV STATENS RÄTTSKEMISKA LABORATORIUMS VERKSAMHET OCH DÄRMED SAMMANHÄNGANDE SPÖRSMÅL

Såsom inledningsvis anmärkts har den av chefen för inrikesdepartementet tillkallade utredningsmannen i skrivelse den 28 maj 1956 — efter samråd med professorerna E. Jorpes och H. Theorell i egenskap av experter vid utredningsarbetet ävensom med avdelningsföreståndaren vid rättskemiska laboratoriet, docenten R. Bonnichsen — tagit upp frågan om alkoholsättningen i den mänskliga organismen och dess betydelse för lagstiftningen mot trafikonykterhet.

I skrivelsen erinras till en början om att man, genom att taga blodprov från en förare som är misstänkt för onykterhet i trafik, avser att erhålla kännedom om alkoholhalten i hans blod vid den tidpunkt, då han förde sitt fordon. Genom analys av blodprovet får man dock uppgift om alkoholkoncentrationen endast vid tiden för provtagningen. För att kännedomen om alkoholkoncentrationen skall ha något värde fordras att man från denna uppgift kan dra säkra slutsatser rörande alkoholkoncentrationen under körningen. I skrivelsen kallas det bedömande, som därvid göres, för *tillbakaräkning*. Det anmärkes, att detta spörsmål ingalunda är nytt utan beaktades redan i samband med införandet av de fasta promillegränserna i den svenska lagstiftningen.

I skrivelsen betonas, att två faktorer är av stor vikt vid tillbakaräkning, nämligen dels det skede av blodalkoholkurvans förlopp, i vilket den misstänkte befann sig, och dels den hastighet, med vilken alkoholhalten i blodet faller. Om kurvan vid provtagningen var i stigande, saknas som regel fasta hållpunkter för ett bedömande, i varje fall om icke tillbakaräkningen avser en mycket kort tidrymd. Men detta gäller också om kurvan vid körningen var i stigande. För att tillbakaräkning skall kunna ske med någon grad av säkerhet torde böra fordras att kurvan såväl vid körningen som

vid provtagningen var i nedåtgående. Om man anser sig kunna utgå från detta, söker man därefter bedöma, huru mycket alkohol, som försvunnit ur kroppen under tiden mellan körningen och provtagningen. Den hastighet, varmed alkoholen försvinner ur blodet per tidsenhet, är i genomsnitt 0,15 promille per timme. Siffran varierar dock i olika fall mellan gränsvärden, som brukar angivas till 0,08 och 0,22 promille. Det nedre gränsvärdet kan emellertid vara lägre än 0,08 promille, om alkoholens uppsugning i blodet icke är avslutad. Om man vet hur lång tid som förflutit mellan provtagningen och körningen, är det, under förutsättning att kurvan löper rätlinjigt nedåt, möjligt att räkna ut, hur mycket högre alkoholhalten i blodet varit vid körningen än vid provtagningen.

Rörande frågan när blodalkoholkurvan når maximum återges följande från trafiknykterhetsutredningens betänkande och 1944 års nykterhetskommittés betänkande II (SOU 1951: 44) hämtade uppgifter:

Alkohol i form av starksprit når — vid förtäring på fastande mage — sin högsta halt i blodet i genomsnitt 1 timme efter förtäringens början, vid mycket snabb uppsugning redan efter 15—20 minuter och vid långsam uppsugning först efter 2—2½ timmar. Förtäres en dryck med lägre alkoholhalt, t. ex. vin, glögg eller öl, kommer maximum i regel något senare. Intages alkohol, framför allt starksprit, tillsammans med föda förlångsammars uppsugningen av alkohol högst väsentligt; möjligen fördröjes uppsugningen även av vin och grogg men ej av öl. Maximalvärdet i blodet för starksprit kan uppträda först efter 2—3 timmar, och halten kan under en viss tid ligga på en horisontell nivå. Uppsugningen torde i vissa fall icke vara avslutad förrän efter 4—6 timmar.

I skrivelsen konstateras att tillgängliga uppgifter om alkoholomsättningen bygger på försök med alkoholförtäring på en gång eller i varje fall i ett sammanhang och oftast med användande av endast ett slags alkohol. Det heter vidare, att i det dagliga livet förekommer mycket ofta att förtäringen äger rum under en längre tidrymd och avser olika slag av alkohol. Att bedöma alkoholkurvans förlopp vid sådan förtäring erbjuder stora svårigheter. Vetenskapliga undersökningar, som kan ge ledning för bedömandet, föreligger enligt uppgift icke i nämnvärd omfattning. Några generella uttalanden kan, åtminstone för närvarande, icke göras beträffande frågorna, när blodalkoholkurvan når maximum och när den vänder nedåt. Man torde icke ens med bestämdhet kunna säga, att maximum efter alkoholförtäring på fastande mage alltid uppnås 2½ timmar efter förtäringens slut. Det är även osäkert, hur mycket tiden måste förlängas om förtäringen skett i samband med mat. Vår kännedom om alkoholomsättningen torde ännu vara för ringa för att några bestämda maximitider skulle kunna anges. En något så när invändningsfri tillbakaräkning, när alkoholförtäringen skett i samband med föda, kan ske endast efter en ingående kännedom om samtliga tre komponenter, som genererar blodalkoholkurvan, nämligen resorptionen, fördelningen och förbränningen, eftersom

dess tre faktorer under en viss del av kurvans förlopp synes verka samtidigt.

Utredningsmannen framhåller, att de nu diskuterade problemen har sin största betydelse i de fall, där blodalkoholhalten ligger i närheten av något av de två gränsvärdena 0,8 och 1,5 promille. Han fortsätter: Sådana fall utgör en icke ringa del av hela antalet tagna blodprov. Om alkoholhalten med betryggande marginal överstiger dessa värden, har frågan om alkoholoomsättningen icke samma betydelse för bedömandet. Det synes dock vanskligt att göra något uttalande om hur stor marginalen bör vara. Så mycket torde dock kunna sägas att den i många fall synes böra utgöra flera tiondels promille. I allmänhet torde det enligt uppgift röra sig om 0,3—0,4 promille. Dessa siffror grundar sig emellertid på ett mycket litet undersökningsmaterial. Ytterligare vetenskapliga undersökningar behövs, innan mera bestämda uttalanden kan göras om marginalens storlek.

Utredningsmannen sammanfattar sina synpunkter sålunda. Man kan på vetenskapens nuvarande ståndpunkt icke draga några säkra slutsatser rörande alkoholhalten i blodet vid körningen, om icke tiden mellan föräringens slut och körningen är förhållandevis betydande. Denna omständighet ger, såsom förut berörts, anledning till betänkligheter endast i de i praktiken dock jämförelsevis talrika fall, där alkoholhalten ligger i närheten av de två gränsvärdena 0,8 och 1,5 promille. I dessa fall erbjuder emellertid tillämpningen av den nuvarande lagstiftningen betydande svårigheter. Lagen förutsätter att skillnader på endast några hundradels promille kan avgöra, om en person gjort sig skyldig till brottsligt förfarande eller ej (vid den lägre promillegränsen) eller om han skall dömas för det ringare eller det grövre brottet (vid den högre gränsen). Enligt det förut anförda föreligger emellertid ofta betydande ovisshet rörande frågan om alkoholhalten i den misstänktes blod låg över eller under den aktuella gränsen vid det tillfälle, som är av rättslig betydelse. Det kan därför ifrågasättas om lagstiftningen i sin nuvarande utformning är tillräckligt vetenskapligt grundad.

Utredningsmannen anser emellertid icke att man behöver frångå systemet att åtmistone i viss omfattning anknyta brottsligheten till blodalkoholkoncentrationen men finner det önskvärt att lagstiftningen utformas mera i anknytning till vetenskapens rön om alkoholoomsättningen under olika förhållanden. Hur denna utformning bör ske, bör göras till föremål för en särskild utredning, vilken bör bedrivas i nära samband med vetenskapliga undersökningar å rättskemiska laboratoriet rörande många spörsmål på detta område, som ännu är ofullständigt utredda.

Rörande lagstiftningens utformning pekar utredningsmannen på två möjliga lösningar.

Det ena alternativet skulle innebära att lagen — vid sidan av ett allmänt förbud för den, som är påverkad, att föra motorfordon — innehöll en enda,

jämförelsevis låg gräns, förslagsvis 0,5 promille. Domstolarna skulle då i stor utsträckning få fria händer vid bedömningen, varjämte man i de enskilda fallen kunde räkna med sådana felmarginaler, att bedömandet skulle bli ur rättssäkerhetssynpunkt fullt betryggande.

Därest det emellertid skulle anses önskvärt att bibehålla två promillegränser — utredningsmannen talar i detta sammanhang om 1,5 och 0,8 promille — anvisar han som andra alternativ möjligheten att anknyta straffbarheten direkt till de värden för blodalkoholkoncentrationen, som föreligger vid provtagningen. Utredningsmannen erinrar i detta sammanhang om den av trafiknykterhetsutredningen föreslagna bestämmelsen av innehåll, att om föraren vid färden hade en alkoholmängd i kroppen, som efteråt leder till förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, skall så anses som om han vid färden haft den förhöjda koncentrationen. Ur straffrättslig synpunkt kan emellertid, framhåller utredningsmannen, invändningar resas mot att man på detta sätt presumerar ett faktum, som i själva verket aldrig föreligger. Samma invändningar torde icke kunna göras, om straffbarheten i stället — utan sådan presumtion — anknytes till själva det faktum, att föraren vid färden hade i kroppen en alkoholmängd, som efteråt leder till höjd blodalkoholkoncentration. Med en sådan regel minskar frågorna om tillbakaräkning i betydelse.

I sitt betänkande »Alkoholblodprovet» redogör utredningsmannen bl. a. för en på hans föranstaltande verkställd kontrollräkning av de blodprovsanalyser, som under år 1953 och 1954 utförts å statens rättskemiska laboratorium. Vid kontrollräkningen har kunnat konstateras, att åtskilliga fel förekommit vid analysarbetet. I de fall uppdagade fel påverkat eller kunnat påverka domstolsavgöranden har utredningen vidtagit de åtgärder, som funnits påkallade.

Utredningen har emellertid sett som sin främsta uppgift att på grundval av vad som framkommit vid den nämnda efterkontrollen medverka till en sådan ordning vid blodanalyserna, som kan anses tillräckligt tillförlitlig ur rättslig synpunkt, och har för detta ändamål tagit vissa initiativ.

Efter att ha erinrat om att Widmarkmetodens tillförlitlighet, som fastslagits av trafiknykterhetsutredningen i dess år 1953 avlämnade betänkande, sedermera ånyo ställts under debatt — bl. a. har diskuterats frågan om förändringar i alkoholhalten i blodprov — och efter att ha redogjort för vad som härutinnan förekommit säger sig utredningsmannen icke finna någon anledning att ifrågasätta Widmarkmetodens tillförlitlighet. Det är — framhåller han — en mycket god metod för alkoholbestämning, låt vara att metoden icke är specifik för etylalkohol och att även andra flyktiga reducerande substanser såsom metylalkohol, som ingår i träsprit, och acetone, som kan förekomma i blodet vid sockersjuka, ger utslag såsom för etylalkohol och alltså kan medföra för höga analysvärden. I det närmaste specifik för etylalkohol är däremot den s. k. ADH-metoden, som därför

väl kompletterar Widmarkmetoden. — Något fall av alkoholbildning i färskt blod, förvarat i preparerade kapillärer, är enligt utredningsmannen icke känt. Skäl saknas att i avbidan på närmare undersökningar icke tillmäta alkoholanalyserna betydelse på grund av befarad alkoholbildning i kapillärerna.

Under utredningsarbetet har emellertid visat sig erforderligt med en långt gående utbyggnad av analysystemet för att finna bästa möjliga garantier för riktiga analysresultat. I sådant syfte har vid rättskemiska laboratoriet införts *ett nytt analysystem*, som från och med den 20 augusti 1955 kunnat tillämpas i full utsträckning. Det nya systemet bygger på att vid läkarundersökningen tages sex kapillärer blod ävensom ett urinprov. Av kapillärerna analyseras som regel tre enligt Widmarkmetoden och två enligt ADH-metoden. Andra kombinationer är dock tänkbara, om detta visar sig nödvändigt av särskilda skäl, såsom att någon eller några kapillärer innehåller för litet blod. Det är vid ADH-metoden även möjligt att utföra flera analyser å den blodmängd, som finns i en kapillär. Den sjätte kapillären analyseras icke i andra fall än för komplettering av de övriga. Som regel sparas den några månader för eventuell efterkontroll. Urinprovet, som medger analyser till mycket stort antal, analyseras i allmänhet genom två analyser enligt ADH-metoden. Om emellertid önskvärd överensstämmelse mellan resultaten av blod- och urinalyserna icke erhålles, görs urinalysen om, oftast efter Widmarkmetoden. Den del av urinprovet, som icke använts vid analyserna, förvaras efter tillsats av fluorid i kylrum under ett år för att möjliggöra en eventuell framtida kontroll av analysresultatet.

Stora fördelar är — framhåller utredningsmannen — förbundna med det nya analysystemet, som undanröjt olägenheten med att Widmarkmetoden icke är specifik för etylalkohol. Om andra flyktiga organiska substanser inverkat på Widmarkanalyserna, kommer detta omedelbart fram vid jämförelse med de resultat, som erhållits vid ADH-analyserna. Särskild hänsyn behöver därför icke tagas till om blodprovet härrör från en person, som lider av sockersjuka. Vidare innebär systemet en mycket god kontroll över riktigheten av analysresultaten. Någon säkrare kontroll än den som sker genom att båda metoderna användes vid sidan av varandra, synes icke stå att erhålla. Genom analys av urinprov, i vilka man icke torde böra räkna med möjligheten av alkoholbildning, vinnes dessutom större trygghet för att eventuell alkoholbildning i blodprovet skall märkas än om endast blodprov analyseras. Urinalyser gör det även möjligt att fastställa om sömnmedel, som under senare år kommit till allt större användning som berusningsmedel, förekommer i kroppen. I de fall då urinalyserna ligger avsevärt högre än alkoholhalten i blodet — vilket förekommer oftast — är de ett mycket gott stöd för riktigheten av blodanalyserna.

I betänkandet anges även förbättringar, som vidtagits med avseende å själva analysförfarandet. Medan tidigare samtliga tre kapillärer analyse-

rades av ett laboratoriebiträde — därvid viss risk förelåg för att systematiska fel från laboratoriebitrådets sida icke kunde upptäckas vid en jämförelse mellan de olika analysresultaten — utföres med det nya systemet analyserna av de fem kapillärernas innehåll och av urinprovet av olika laboratoriebiträden, varjämte i analysarbetet regelbundet användes lösningar med varierande alkoholhalt, något som medför en mycket god kontroll av analysresultaten. Numera utföres analyserna endast någon eller några dagar efter det proven inkommit till laboratoriet. Analysresultaten jämföres med varandra. Är överensstämmelsen av resultaten god, sker kontrollräkning endast i fråga om värden nära gränserna 0,8 och 1,5 promille. Är överensstämmelsen mindre god verkställes kontrollräkning och eventuellt ytterligare analyser. För bedömande av frågan om tillräckligt god överensstämmelse föreligger mellan analysresultaten har å statistiska institutionen i Uppsala utarbetats särskilda normer.

Vid alla kemiska analysmetoder måste man — framhållas i betänkandet — räkna med att i viss utsträckning förekommer fel, som gör att de erhållna resultaten aldrig är helt exakta. För att vinna kunskap om dessa fel var en statistisk undersökning nödvändig.

Vid denna har framräknats vardera metodens generella mätfel och vidare vissa värden såsom samlat uttryck för de med analysförfarandet förbundna felmöjligheterna. Värdena varierar dock efter antalet analyserade kapillärer. Om antalet är tre för varje metod, blir värdet 0,13. Om endast två kapillärer analyseras med varje metod, är värdet 0,16. För den vanligaste sammanställningen, tre kapillärer enligt Widmarkmetoden och två enligt ADH-metoden, utgör värdet 0,14. Värdena, som icke är givna en gång för alla, kan användas endast om båda metoderna är — som man säger — under statistisk kontroll. Sedan slutet av år 1955 är denna förutsättning uppfylld.

I analysbeviset anges numera såväl avdraget i det ifrågavarande fallet som det analysvärde, som erhålles vid subtraktion av avdraget från det uträknade medelvärdet. De uträknade avdragen täcker vanligen vid analysförfarandet förekommande fel. Det kan emellertid icke helt uteslutas, att alkoholkoncentrationen kan ligga under det efter avdraget erhållna värdet. Säkerheten för att så icke är fallet är emellertid mycket hög — säkerhetsgraden anges med en viss approximation till 99,9 %. Risken för fel finns vid alla analysresultat men har betydelse främst i de fall, då värdet sammanfaller med eller nära överstiger någon av de i lagen upptagna promillegränserna. Det är alltså uppenbart, att de fall, då risken kan ha någon betydelse, är utomordentligt få.

Sammanfattningsvis anför utredningsmannen, att det nu använda analysystemet måste anses skänka en hög grad av trygghet. Visserligen har systemet ännu tillämpats endast kort tid, men de erfarenheter, som redan vunnits, synes ge vid handen att systemet är fullt betryggande för tillämpning av vår nuvarande lagstiftning om straff för trafiknykterhet.

Remissyttrandena

De i utredningsmannens skrivelse den 28 maj 1956 upptagna frågorna rörande den s. k. tillbakaräkningen har behandlats av nästan alla remissinstanser. Bl. a. framhåller *häradsövdingeföreningen* att, ehuru domstolarna under senare år ingalunda varit främmande för den nya problematiken och tagit hänsyn därtill vid sina domslut, det måste anses ovissit huruvida det i allmänhet står klart med vilka vida felmarginaler man har att röra sig vid beräkningarna. *Justitiekanslersämbetet* och *medicinska fakulteten vid universitetet i Göteborg* förklarar sig instämma i utredningsmannens uttalande att det, på grund av bristfälliga kunskaper om alkoholorsättningen i människokroppen och de därmed förbundna svårigheter som tillbakaräkningen erbjuder, kan ifrågasättas om rattfyllerilagstiftningen i sin nuvarande utformning är tillräckligt vetenskapligt grundad.

Genomgående betonas i remissyttrandena behovet av ytterligare vetenskapliga forskningar över alkoholorsättningen i människokroppen. Sådana undersökningar bör — framhålls i flera yttranden — komma till stånd utan tidsutdräkt. Därvid bör personella och ekonomiska resurser ställas till den blivande utredningens förfogande i den omfattning, att utredningens arbete kan bedrivas med skyndsamhet. *Statistiska centralbyrån* föreslår därjämte, att forskningsresultaten göres till föremål för särskild statistisk undersökning. I några yttranden förordas att undersökningar kommer till stånd även i andra avseenden, såsom av *medicinalstyrelsen* och *lärarkollegiet vid karolinska mediko-kirurgiska institutet* rörande förekomsten i urin av andra berusningsmedel än alkohol, av sistnämnda remissinstans om sambandet mellan blodalkoholhalt och urinalkoholhalt under varierande betingelser, av *trafiksäkerhetsrådet* beträffande i vilken grad en fordonsförarens reella körförmåga minskar vid alkoholpåverkan samt av *hovrätten för Övre Norrland* och *advokatsamfundet* i fråga om förändringar i blodprovs alkoholhalt under tiden från blodprovtagningen till analysförfarandet.

Två remissorgan ställer sig dock tveksamma till av utredningsmannen förordade undersökningar. Sålunda framhåller *medicinska fakulteten vid universitetet i Lund*, att det synes uppenbart att i det enskilda fallet de med tillbakaräkningen förknippade beräkningarna alltid måste bli behäftade med fel av en helt annan storleksordning än vad som gäller i fråga om blodanalyserna. Så är fallet för närvarande och fakulteten delar ej utredningsmannens optimism, när han synes tro att en vidlyftig vetenskaplig utredning i framtiden skall kunna ändra på detta förhållande. Liknande ståndpunkt intar *MHF*.

I det övervägande antalet remissyttranden betonas att trafiknykterhetslagstiftningen behöver revideras. Frågan om när så bör ske beröres även i vissa yttranden. Sålunda framhåller *riksåklagarämbetet*,

medicinska fakulteten vid universitetet i Göteborg, trafiksäkerhetsrådet, advokatsamfundet och M, att någon ändring icke bör ske, förrän de berörda utredningarna verkställts. Det måste nämligen vara riktigare — säger bl. a. trafiksäkerhetsrådet — att tills vidare, i avvaktan på utredningens resultat, behålla den nuvarande utformningen av lagstiftningen och bedöma tillbakaräkningen med största försiktighet. Det är också — enligt advokatsamfundet — önskvärt att lagstiftningen omarbetas under hänsynstagande till undersökningsrönen och att utredningen om lagstiftningens utformning göres helt förutsättningslös. Denna ståndpunkt omfattas även av *justitiekanslersämbetet* och *hovrätten för Övre Norrland*. En helt annan mening redovisar däremot *häradshövdingeföreningen*. Föreningen framhåller att det icke bör möta något hinder att — utan att avvakta resultatet av de förordade vetenskapliga undersökningarna angående alkoholomsättningen i den mänskliga organismen — redan nu genomföra en ändring av lagstiftningen i enlighet med den av utredningsmannen i andra hand förordade lösningen. Denna har nämligen påtagliga fördelar ur processekonomisk synpunkt och synes också medföra ökad preventiv verkan.

De i utredningsmannens betänkande »Alkoholblodprovet» behandlade olika spörsmålen rörande blodprovsanalyser har rönt stort intresse från remissinstansernas sida. Detta gäller särskilt det nya analyssystemet.

Frågan om Widmarkmetodens tillförlitlighet beröres endast i ett yttrande. Detta har avgivits av *läkarkollegiet vid karolinska mediko-kirurgiska institutet*, som förklarar sig helt dela utredningsmannens uppfattning att Widmarkmetoden, rätt tillämpad, är en mycket god mätare av blodalkoholhalten. Läkarkollegiet finner därför icke någon anledning till att man bör överge denna metod för alkoholbestämning i blodprov.

De på utredningsmannens föranstaltande vidtagna åtgärderna för att ordna ett betryggande analysförfarande finner remissorganen lämpliga och ändamålsenliga. Det nya förfarandet är ägnat att skapa garantier för att analysresultatet skall inom rimliga marginaler riktigt återge den verkliga alkoholhalten i blodet vid provtagningstillfället. Helt naturligt måste emellertid analys- och kontrollmetoderna fortlöpande kompletteras i enlighet med nya rön inom alkoholforskningen och den statistiska vetenskapen.

Resultaten av den på utredningsmannens initiativ verkställda statistiska undersökningen har granskats av *statistiska centralbyrån*, som framhåller att analysförfarandet kringgärdats med åtskilliga antaganden och approximationer — såsom i fråga om den till 99,9 % angivna säkerhetsgraden för att analysresultatet är korrekt. Riktigheten av gjorda antaganden och approximationer bör närmare prövas. Det är därför angeläget med fortsatt statistisk forskning på detta område. Säkerhetsgraden är — säger *medicinska fakulteten vid universitetet i Göteborg* — visserligen hög, men risken att en felanalys kan förekomma på 1 000 analyser kan dock icke

lämnas obeaktad. Det kan nämligen beräknas att även denna höga grad av säkerhet skulle ha medfört att under åren 1953 och 1954 tre eller fyra personer dömts felaktigt. Med hänsyn härtill kan starkt ifrågasättas om icke de statistiskt framräknade avdragen för fel vid analysförfarandet beräknats för lågt.

5. DEPARTEMENTSCHEFEN

Motorfordonstrafiken har efter det andra världskrigets slut ökat i alltmer stegrad takt. Trafikens snabba tillväxt belyses av att antalet registrerade motorfordon under åren 1946—1955 stigit från 345 000 till drygt 1 miljon. Medräknas även mopeder och traktorer, kan antalet beräknas nu utgöra mer än 1 400 000. Denna utveckling har skapat svåra trafiksäkerhetsproblem. Trafikolyckorna och därmed även antalet i trafiken dödade och skadade personer har ökat i ungefär samma takt som trafikintensiteten och fordonsbeståndet.

Statsmakterna har självfallet icke stått överksamma inför denna oroande utveckling. Omfattande åtgärder i syfte att förbättra trafiksäkerheten har vidtagits under senare år. Jag vill sålunda erinra om den förstärkning av ordningsstatspolisen som ägt rum såsom en följd av statsmakternas år 1954 härutinnan fattade beslut. Bland övriga åtgärder må nämnas de skärpningar i vägtrafikförordningens trafiksäkerhetsföreskrifter som trätt i kraft den 1 juli 1955.

Vid arbetet på trafiksäkerhetens höjande måste även uppmärksamhet ägnas åt den roll som alkoholpåverkan hos motorförare spelar. Även om enligt den officiella statistikens siffror den relativa frekvensen av trafiknykterhetsbrott — d. v. s. antalet sådana brott jämfört med antalet polisundersökta motortrafikolyckor — är tämligen ringa så visar dock samma siffror att det totala antalet dylika brott är betydande och ökar kraftigt varje år. I de år 1955 polisundersökta ca 45 800 motortrafikolyckorna deltog sålunda i inemot 1 400 fall förare som var alkoholpåverkade. I detta sammanhang bör dock betonas att statistiken icke infångar alla hithörande fall eftersom åtskilliga trafikolyckor aldrig kommer till polisens kännedom. Enligt den officiella statistiken uppgick vidare antalet trafiknykterhetsbrott år 1953 till 2 997 och år 1954 till 3 511 men dessa siffror återger, delvis även på grund av det tillämpade redovisningssystemet, icke hela antalet sådana brott. I samband med övergången till det friare system för försäljning av alkoholhaltiga drycker, som införts från och med den 1 oktober 1955, synes emellertid frekvensen av trafiknykterhetsbrott ha tilltagit. Ett tecken härpå är att en avsevärd ökning skett av antalet från motorförare tagna blodprov. Enligt uppgifter från statens rättskemiska laboratorium uppgick sålunda under vardera av juli och

augusti månader 1956 antalet alkoholblodprov till mer än 1 500 mot ca 1 000 för motsvarande månader under år 1955.

Trafikolyckor i samband med alkoholpåverkan ter sig på ett särskilt sätt skrämmande och onödiga. Det synes med den växande trafiken allt mer angeläget att icke någon låter sin förarförmåga nedsättas genom alkoholförtäring. Enligt min mening bör även på detta område samhället skärpa kraven på motorförarna. Även ganska långtgående krav anser jag kunna vara befogade för att ge effekt åt strävandena att på lång sikt förbättra trafiksäkerheten.

Det är tydligt att en sådan skärpning av åtgärderna mot onykterhet i trafik kan åstadkommas på olika sätt. En skärpt trafikövervakning torde ingå som ett av de viktigaste leden i samhällets insatser för att förbättra trafiknykterheten och därmed även höja trafiksäkerheten. Den förut omnämnda förstärkningen av ordningsstatspolisen bör i detta avseende kunna ge en god effekt. I innevarande års statsverksproposition har därjämte föreslagits en ytterligare utbyggnad av denna organisation. En intensifierad upplysnings- och propagandaverksamhet i trafiknykterhetsfrågor, t. ex. om verkningarna på den mänskliga organismen av alkoholförtäring även i jämförelsevis ringa doser, är tvivelsutan också ägnad att främja trafiksäkerheten. De upplysningskampanjer för nykterhet vid förande av motorfordon, som härvidlag bedrivs av frivilliga nykterhetsorganisationer, torde sålunda ha en stor uppgift att fylla.

De nuvarande trafiknykterhetsbestämmelserna — vilka i stort sett motsvarar den lagstiftning som genomfördes år 1941 — upptager två slags trafiknykterhetsbrott, nämligen huvudbrottet rattfylleri och ett lindrigare brott som i viss mån är att betrakta som ordningsföreseelse. Rattfylleri föreligger i första hand då någon fört motorfordon så påverkad av starka drycker att det kan antagas att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet men därjämte om föraren vid färden hade en blodalkoholhalt av lägst 1,5 promille. Under det lindrigare brottet inbegripes åter sådana fall när föraren, utan att ha varit påverkad enligt den allmänna regeln vid rattfylleri, likväl vid färden hade en alkoholhalt i blodet av 0,8—1,49 promille. Gränsen för straffansvar är sålunda satt vid en alkoholkoncentration i förarens blod av 0,8 promille. Vid tillkomsten av 1941 års lagstiftning uttalades olika meningar i frågan, vid vilket värde denna promillegräns skulle dragas. Bl. a. förordade första lagutskottet, att gränsen skulle sättas vid 0,5 promille. Riksdagen stannade emellertid för den högre gränsen, 0,8 promille. Med hänsyn till de starkt delade meningar som förelåg är det förklarligt att man då icke ville gå längre. Numera hör emellertid en mera allmän anslutning kunna vinnas kring en ändring som innebär att strängare nykterhetskrav ställs på motorförarna.

Tiden synes sålunda nu vara mogen för att i lagstiftningen giva uttryck åt att alkoholförtäring och förande av motorfordon i princip är

oförenliga med varandra. Lagstiftningen bör i enlighet med nutida krav på en god trafikultur fastslå, att även alkoholförtäring i mindre mängder skall undvikas i samband med motortrafik. Detta bör dock icke rimligtvis komma till uttryck i en regel, vilken såsom farliga för trafiksäkerheten stämplar sådana förare som uppvisar praktiskt betydelselösa blodalkoholvärden vid körningen. En viss marginal måste hållas med hänsyn till de obetydliga promillehalter, där påverkan regelmässigt icke kan iakttagas även med de finaste vetenskapliga metoder.

Trafiknykterhetsutredningen har föreslagit att den lägre promillegränsen sänkes från 0,8 till 0,5 och har till stöd härför åberopat, att vid blodalkoholhalter å minst detta tal nedsättning av körförmågan kunnat konstateras hos det klart övervägande antalet undersökta förare. Utredningens ståndpunkt har kritiserats i ett betydande antal remissyttranden, i vilka anförts att, då verkställda utredningar icke givit klart besked huruvida en alkoholhalt mellan 0,5 och 0,8 promille verkligen ökar risken för trafikolyckor, anledning saknas att ändra den nuvarande gränsen vid 0,8 promille.

I anslutning till vad sålunda förekommit vill jag framhålla att, också med bortseende från de slutsatser som kan dragas av de verkställda vetenskapliga undersökningarna om riskökningen, allmän erfarenhet torde ge vid handen att alkoholförtäring, även om den icke är större än att blodalkoholhalten stannar vid 0,5—0,8 promille, likväl skapar förutsättningar för att motorförarna alltför lätt underskattar riskerna i trafiken. Redan i detta förhållande ligger tydligen ett faromoment. Såsom jag nyss framhållit bör gränsdragningen ske så, att lagen i princip ger uttryck för ogillande av varje bruk av alkohol i samband med motortrafiken men lämnar en viss marginal för praktiskt betydelselösa blodalkoholhalter. Mot bakgrunden härav förefaller en sänkning av den lägre gränsen från 0,8 till 0,5 klart motiverad varför jag ansluter mig till trafiknykterhetsutredningens förslag i denna del. Förekommande fall av trafiknykterhet inom området 0,5—1,5 promille torde såsom förut nämnts i viss mån få anses som förseelser mot god ordning. Det är tydligt att, då fråga är om blodalkoholhalter inom området 0,5—0,8 promille, användningen av annat straff än böter i praktiken får anses uteslutet.

Det torde kunna förväntas att en lagändring i den nu angivna riktningen skall påverka den stora massan av motortrafikanter att, i än högre grad än den nuvarande lagstiftningen föranleder, iakttaga försiktighet i bruket av alkohol. På så sätt bör den komma att verksamt bidra till den förstärkning av trafiksäkerheten som med alla medel bör eftersträvas.

Genom den särskilda utredningen av rättskemiska laboratoriets verksamhet m. m. har uppmärksamheten fästs på vissa problem vid tillämpningen av trafiknykterhetslagstiftningen. Utredningen framhåller att kän-

nedomen om alkoholomsättningen i människokroppen är bristfällig och att detta förhållande ej sällan kan försvåra möjligheterna att med utgångspunkt från blodprovet säkert beräkna alkoholhalten i blodet vid det tillfälle som är av rättslig betydelse, nämligen vid färden. Det är tydligt att detta spörsmål har sin praktiska betydelse i de fall då blodprovet visar en alkoholhalt i närheten av någon av de i lagen stipulerade gränserna. Genom vetenskapliga undersökningar bör det vara möjligt att vinna större klarhet i problemet.

Antages förslaget till ändring av 4 § 2 mom. trafikbrottslagen, följer härav att föreskriften i 33 § 1 mom. första stycket 1. vägtrafikförordningen om återkallelse av körkort bl. a. i fall, då motorförare överträtt bestämmelserna om ansvar för trafiknykterhet, blir — även utan ändring av sistnämnda författningsrum — tillämplig å förare som vid färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille. Vidare bör ett genomförande av lagförslaget föranleda en motsvarande jämkning av den nuvarande bestämmelsen i 35 § andra stycket samma förordning. Enligt denna bestämmelse skall körkort, tillhörande en för trafiknykterhetsbrott misstänkt förare av motorfordon eller traktor med släpfordon, omhändertagas genom åklagarmyndighets försorg i de fall där undersökning visar att föraren under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,8 promille, vilket värde alltså bör ändras till 0,5 promille.

Trafiknykterhetsutredningens betänkande innehåller i övrigt vissa enligt min mening beaktansvärda förslag till förbättring av hithörande lagstiftning. Då det emellertid synes angeläget att vissa vetenskapliga undersökningar kommer till stånd bl. a. över alkoholens omsättning i människokroppen och att i anslutning till undersökningsresultaten trafiknykterhetslagstiftningen i sin helhet göres till föremål för översyn, är jag icke beredd att taga ställning till dessa förslag. För anstånd med prövning av förslagen talar även det förhållandet att den i olika sammanhang berörda frågan, huruvida icke trafiknykterhetsreglerna med hänsyn till hithörande brotts allvarliga beskaffenhet bör överföras till allmän strafflag, torde komma att närmare prövas i samband med behandlingen av straffrättskommitténs förslag till brottsbalk.

Hur de vetenskapliga undersökningarna bör bedrivas och översynen ske av trafiknykterhetslagstiftningen bör göras till föremål för fortsatta överväganden i samråd med chefen för justitiedepartementet.

I överensstämmelse med vad sålunda anförts har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till *lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

Föredraganden hemställer,

att lagrådets yttrande över förslaget, av den lydelse bilaga¹ till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Sven Swarting

¹ Bilagan, vilken är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 5 februari 1957.

Närvarande:

justitieråden WALIN,
SJÖWALL,
HAGBERGH,
regeringsrådet KLACKENBERG.

Enligt lagrådet den 4 februari 1957 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 1 februari 1957, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsassessorn B. Olsén.

Förslaget föranledde följande yttrande av *regeringsrådet Klackenbergs*:

Den föreslagna ändringen i trafikbrottslagen är enligt min mening i och för sig ett avgjort framsteg, inte minst med hänsyn till den därmed följande skärpningen i fråga om körkortsindragningarna. Jag anser mig icke böra göra annan erinran mot remissförslaget än att det hade varit önskvärt att trafiknykterhetsutredningens förslag jämväl i övrigt upptagits till prövning. En mera omfattande reform än den föreslagna framstår nämligen på grund av tidsläget som angelägen. Enligt mitt sätt att se borde de av utredningsmannen rörande alkoholblodprovet äskade ytterligare undersökningarna icke ha utgjort ett hinder häremot. Dessa undersökningar gällde ju icke i någon mån tillförlitligheten av blodprovet enligt det nu tillämpade analysystemet utan de kända vanskligheterna för domstolarna att i vissa gränslägen draga säkra slutsatser om alkoholhalten hos föraren vid körningstillfället. Om man utgår från den av departementschefen angivna uppfattningen att lagstiftningen bör sikta till att alkoholförtäring även i mindre mängder skall undvikas i samband med motortrafik — och jag delar helt denna uppfattning — framstår det såsom särskilt befogat, att lagstiftaren genom presumtioner av det slag som trafiknykterhetsutredningen föreslagit undanröjer de berörda vanskligheterna för domstolarna. Eljest kan man befara att dessa vanskligheter — till men för lagstiftningens effektivitet — föranleda att de alkoholpåverkade förarna

vid dömandet opåkallat tillgodoräknas en summa maximala osäkerhetsmarginaler. Givetvis vore det gynnsamt, om de åsyftade utredningarna kunde ge till resultat en godtagbar schablonregel för tillbakaräkningsfaktorn. Detta synes mig dock oviss. Det är under föreliggande omständigheter angeläget tillse, att nämnda utredningar i rimlig mån begränsas och utföras med sådan skyndsamhet, att de icke alltför mycket förlänga dröjsmålet med en mera omfattande reform av trafiknykterhetslagstiftningen.

En lämplig komplettering av samhällets arsenal i kampen mot de stigande trafikskadorna, vilken icke synes tarva särskild utredning, torde erhållas, om den för allmänna strafflagens område gällande förverkandebestämmelsen i 2 kap. 17 § strafflagen utsträcker att gälla inom trafikbrottslagens område vid fall av rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik. Detta kan lämpligen ske genom ett tillägg till trafikbrottslagen (ny 6 §) av innehåll, att om ägaren av motorfordon eller någon som är i hans ställe begår gärning, varom i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. sägs, eller medverkar därtill, må domstolen, med tillämpning av de i 2 kap. 17 § strafflagen stadgade grunderna, förklara motorfordonet eller dess värde, helt eller delvis, förverkat till kronan. En liknande utvidgning av förverkandområdet har nyligen för vissa brott föreslagits i propositionen med förslag till luftfartslag (13 kap. 13 §); där kan förverkandet avse luftfartyg ävensom krigsmateriel m. m. som befordras med luftfartyg. Ett väsentligt strängare stadgande om förverkande av bil och andra forslingsredskap gäller sedan gammalt enligt lagen om straff för olovlig varuinförsel. Vid rattfylleri eller grov vårdslöshet i trafik kan enligt min mening icke gärna ifrågakomma att såsom vid vissa fall av smuggling göra förverkandet av motorfordonet obligatoriskt. En sådan regel skulle träffa alltför ojämnt. Man synes böra stanna vid att lämna domstolen en befogenhet att döma till förverkande under sådana förutsättningar, som angivas i 2 kap. 17 § strafflagen, nämligen om det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligga och sådant förverkande ej är uppenbart obilligt. Domstolen bör vidare alltid äga göra förbehåll för annans rätt till fordon, som förklaras förverkat. Förverkande synes, jämte frihetsstraff, kunna tillämpas vid särskilt grov trafikvårdslöshet eller vid upprepat eller eljest grovt rattfylleri. Det bör heller icke vara uteslutet att domstol, där så finnes lämpligt, vid vanligt rattfylleri dömer till böter jämte förverkande i stället för till enbart frihetsstraff. Påpekas må att förslaget icke innebär, att förverkande må ifrågakomma vid s. k. rattonykterhet. Det har syns mig lämpligt att man åtminstone tills vidare stannar vid att utsträcka förverkandområdet endast till de grövre trafikbrotten.

Ett dylikt stadgande, som trängt ut till allmän kännedom bland motorförare, borde kunna i den presumtive rattfylleristens medvetande åstadkomma en tillräckligt konkret och känsloladdad association mellan lusten att sätta sig vid ratten och hotet att förlora den egna bilen, som han ofta

har en stark affektiv bindning till. Om man sålunda kunde skapa ett ur generalpreventiv synpunkt verksamt motiv, skulle, även om domstolarnas beslut om förverkande av motorfordon icke bleve särskilt talrika, något avsevärt vara vunnet i kampen mot rattfylleriet. Mot domstolarnas nuvarande praxis att av hänsyn till den allmänna laglydnaden i regel döma till frihetsstraff vid rattfylleri synes mig inga principiella invändningar vara att göra. Men det är ett ofrånkomligt faktum, att det stora antalet rattfyllerister å straffanstalterna innefattar en allvarlig skärpning av våra kriminalvårdsproblem och en betydande samhällsekonomisk belastning. Av hela antalet under år 1956 nyintagna straff- och fängelsefångar utgjorde rattfylleristerna, 3 101 män och 7 kvinnor, omkring 40 %. Även om det övervägande flertalet av dessa var korttidsfångar, kan deras sammanlagda strafftid dock beräknas till i runt tal 6 000 månader och motsvarar alltså en arbetsstyrka på 500 personer under ett helt år. En beräkning av kostnaderna för den personal och de fastigheter, som inom fångvårdsväsendet tagas i anspråk för deras vård, synes överflödigt i detta sammanhang. Det säger sig självt att det ur olika synpunkter är angeläget att begränsa den samhällsbelastning, som dessa fångar representera. Om en komplettering av trafikbrottslagen med en förverkandebestämmelse kan antagas i någon mån bidra till en minskning av detta problem — i första hand genom att hålla tillbaka brottsbenägenheten, möjligen också genom att i vissa fall erbjuda en alternativ, samhällsekonomiskt billigare straffform — synes mig en dylik åtgärd böra vidtagas utan dröjsmål.

Lagrådets övriga ledamöter lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

Torsten Johansson

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 februari 1957.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, HEDLUND, PERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, NÄSGÅRD, KLING, ELIASSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, lagrådets den 5 februari 1957 avgivna utlåtande över det den 1 februari 1957 till lagrådet remitterade förslaget till *lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

Efter redogörelse för lagrådets yttrande över lagförslaget anför föredraganden följande.

Lagrådet har icke framställt någon erinran mot det remitterade förslaget. Jag finner icke erforderligt att nu taga ställning till vad en ledamot av lagrådet anfört om önskvärdheten av ytterligare reformer av trafiknykterhetslagstiftningen.

Föredraganden hemställer att Kungl. Maj:t måtte genom proposition jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga lagförslaget.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Dagmar Bruno