

## Nr 16

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 8 februari 1957 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 72, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade 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 anges.

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 alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

*(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 alkoholkoncentrationen 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.

---

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehafat fem i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

inom första kammaren

nr 404 av herrar *Huss* och *Edström*,

nr 405 av herr *Werner*, och

nr 406 av herr *Englund m. fl.*;

inom andra kammaren

nr 505 av fru *Sjövall* och herr *von Friesen*, samt

nr 506 av herr *Engkvist m. fl.*

I *motionerna I: 404 och II: 505*, vilka är likalydande, hemställes

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

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

*Motionerna I: 406 och II: 506* är likalydande. I dessa hemställes

»att riksdagen för sin del ville besluta att med bifall till vad Kungl. Maj:t föreslagit beträffande § 4 till nämnda paragraf foga följande ytterligare moment.

#### § 4.

1 mom. — — —.

2 mom. — — —.

3 mom. För någon eljest motorfordon vid sådan tidpunkt efter föregående alkoholförtäring, att blodalkoholhalten måste antagas till följd av förtäringen vara förhöjd, straffas med dagsböter högst 20.

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

att riksdagen ville förorda, att 74 § vägtrafikförordningen erhåller följande ändrade lydelse.

## § 74.

Polisman äger för kontroll av nykterhetstillståndet hos förare av motor-drivet fordon taga prov å förarens utandningsluft. Då anledning därtill föreligger, må dylikt prov tagas även å cyklist eller förare av fordon förspänt med dragare.

Polisman, så ock — — — under färd.

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om omprövning, huruvida de nu vid blodalkoholhaltberäkningen tillämpade säkerhetsmarginalerna alltjämt böra bibehållas.»

I motionen I: 405 hemställes,

»att i lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott — möjligen såsom ett 3 mom. i 4 § — införes en bestämmelse av innehåll att jämte villkorlig dom eller fängelse som ådömes för brott enligt 4 § 1 eller 2 mom. må, när skäl äro därtill, dömas till dagsböter».

I fråga om det närmare innehållet i motionerna får utskottet hänvisa till dessa.

## 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.<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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 lantbrukaren L. D. Cassel.

Över trafiknykterhetsutredningens betänkande — för vars lagstiftningsförslag nedan lämnas en kortfattad redogörelse — har efter remiss utlåtanden avgivits av justitiekanslers- och riksåklagarämbetena, rikets hovrätter, fängvårdsstyrelsen, 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), automobilbesiktningsmännens 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, förordnades den 18 december 1953 två sakkunniga<sup>1</sup> att delta 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 presum-

---

<sup>1</sup> Numera vattenrättsdomaren G. R. Fredrikson och numera byråchefen K. L. Öhrström.

tionsregler samt körkortsindragning uppnåddes i stort sett enighet mellan ombuden för de tre länderna, innebärande för Sveriges del bl. a. en ökning av tiderna för körkortsindragning. — 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 färdsslov. 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 sakkunnig<sup>1</sup> 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, häradshövdingeföreningen, KAK, M, MHF och NTF.

---

<sup>1</sup> Numera justitieombudsmannen T. A. Bexelius.

I propositionen uttalas att, med hänsyn till att tanken på enhetliga nordiska bestämmelser på ifrågavarande område efter det danska folketingets omnämnda ställningstagande och efter trafiknykterhetsfrågans behandling vid nordiska rådets fjärde session f. n. icke torde kunna realiseras, man ansett sig kunna förbigå den nordiska förhandlingskommitténs förslag.

### 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 hänvisas till de olika författningarna och till utredningens redogörelse för gällande rätt i betänkandet (s. 38—47 och 213—219). Beträffande den rättsutveckling, som ligger bakom gällande bestämmelser om nykterhet i vägtrafik samt rörande trafiknykterhetslagstiftningen i utlandet, hänvisas till betänkandet (s. 19—37 och 48—54).

## TRAFIKNYKTERHETSUTREDNINGEN

Utredningens förslag innebär att 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 trafik-säkerheten 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 alkoholförtäring 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 angives 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 *vägtrafikkungörelsen* 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 §).

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. För dessa undersökningar liksom ock för utredningens motiv lämnas en redogörelse å s. 8—18 i propositionen.

En översikt över de remissyttranden, som avgivits över utredningens betänkande, upptages å s. 19—26 i propositionen.

### **DEN SÄRSKILDA UTREDNINGEN AV STATENS RÄTTSKEMISKA LABORATORIUMS VERKSAMHET OCH DÄRMED SAMMANHÄNGANDE SPÖRSMÅL**

I den förutberörda skrivelsen den 28 maj 1955 har utredningsmannen tagit upp frågan om alkoholomsättningen i den mänskliga organismen och dess betydelse för lagstiftningen mot trafikonykterhet. I detta avseende träder närmast i förgrunden frågan i vad mån man med kannedom om alkoholkoncentrationen i blodet vid provtagningen, varom blodanalysen ger besked, kan draga säkra slutsatser rörande alkoholkoncentrationen vid körningen. Efter en redogörelse för vissa för denna frågas bedömande betydelsefulla faktorer sammanfattar utredningsmannen sina synpunkter sålunda.

Man kan på vetenskapens nuvarande ståndpunkt icke draga några säkra slutsatser rörande alkoholhalten i blodet vid körningen, om icke tiden mellan förtäringens 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 hundra delar 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 åtminstone i viss omfattning anknyta brottsligheten till blodalkoholkoncentrationen men finner det önskvärt att lagstiftningen utformas mera i anknytning till vetenskapens rön om alkoholomsättningen 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.

Beträffande innehållet i övrigt i utredningsmannens betänkande och de över betänkandet avgivna remissyttrandena får utskottet hänvisa till den redogörelse, som lämnas härför å s. 26—34 i propositionen.

## DEPARTEMENTSCHEFEN

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*:

»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 hit hörande 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 trafiknykterhetsfrå-

gor, t. ex. om verkningarna på den mänskliga organismen av alkoholförtäring även i jämförelsevis ringa doser, är tvevelsutan 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 ordningsförseelse. 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 bör 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 iakttas 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 kändedom om alkoholsättningen 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.»

## LAGRÅDET

Lagförslaget föranledde särskilt uttalande av regeringsrådet Klacken-berg, medan lagrådets övriga ledamöter lämnade detsamma utan erinran. I det särskilda uttalandet framhölls önskvärdheten av ytterligare reformer av trafiknykterhetslagstiftningen. Det remitterade förslaget har dock upptagits oförändrat i propositionen.

## UTSKOTTET

Den nu gällande trafiknykterhetslagstiftningen har i sina väsentliga delar bibehållits oförändrad allt sedan år 1941. Under den tid som sedan dess förflutit har antalet motorfordon i vårt land och därmed trafikfrekvensen företett en avsevärd ökning, som under senare år alltmera stegrats. Denna utveckling och den därmed följande betydande ökningen av trafikolyckorna har på ett påtagligt sätt aktualiserat frågan om vidtagande av åtgärder till förbättring av trafiksäkerheten. Det är utom tvivel att trafiknykterhetslagstiftningen har en mycket viktig funktion att fylla i detta hänseende. Såsom departementschefen framhåller är totala antalet trafiknykterhetsbrott betydande och ökar kraftigt för varje år. Efter införandet från och med den 1 oktober 1955 av det friare försäljningssystemet i fråga om rusdrycker har det blivit än mera angeläget att med vakksamhet följa utvecklingen och söka motverka tendenser till ytterligare ökning av brottsfrekvensen. Under nu angivna förhållanden måste därför

tiden anses mogen att överväga behovet av reformer på detta lagstiftningsområde.

De nuvarande reglerna om trafiknykterhetsbrotten upptar två olika brottstyper, varav det grövre benämnes rattfylleri. Straffet härför anges till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, dagsböter ej under tjugofem. 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. Det lindrigare brottet, varå straffet utgöres av dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader, avser det fall att föraren, utan att ha varit så påverkad som förutsattes för rattfylleri, likväl vid färden har en blodalkoholhalt av 0,8—1,49 promille. Den reform som nu föreslås i propositionen begränsas till att beträffande det lindrigare brottet sänka den nedre straffbarhetsgränsen till att avse en blodalkoholhalt av 0,5 promille. Departementschefen har förklarat sig av flera skäl icke vara beredd att överväga en mera vidsträckt reform. Såsom en av anledningarna härtill anges att det synes angeläget att dessförinnan vissa vetenskapliga undersökningar komme till stånd bl. a. över alkoholens omsättning i människokroppen och att i anslutning till undersökningsresultaten trafiknykterhetslagstiftningen i sin helhet göres till föremål för översyn. Hur denna översyn bör ske och undersökningarna bedrivas bör enligt departementschefen göras till föremål för fortsatta överväganden i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Utskottet hälsar med tillfredsställelse att trafiknykterhetslagstiftningen i sin helhet kommer att bli föremål för översyn. Med hänsyn till den stora betydelse denna lagstiftning har för trafiksäkerhetens främjande vill utskottet understryka angelägenheten av att översynen kommer till utförande utan dröjsmål och att därav beroende behövliga reformer snarast genomföres. I betraktande av det väntade reformarbetet på detta område kan det måhända synas tveksamt huruvida det i propositionen framlagda begränsade förslaget nu bör genomföras. Häremot skulle kunna sägas tala att det vore önskvärt att till övervägande i ett sammanhang upptaga reformfrågor berörande hela det straffbelagda området. Emellertid kan skäl också anföras för att man redan nu, på sätt föreslås, företager en mindre jämkning av den nedre straffbarhetsgränsen. Hur än denna lagstiftning i framtiden kan komma att gestaltas torde det bli nödvändigt att bibehålla en gränsdragning nedåt av det straffbelagda området, baserad på något slag av promilleregulering. Vidare synes den nuvarande nedre gränsen under alla förhållanden vara alltför högt tilltagen. Propositionens förslag synes därför kunna betraktas som en etapp på vägen mot en fullständig reformering med den inriktning, reformarbetet kan förväntas få. Även om det pågående reformarbetet bedrives skyndsamt, kan dessutom icke minst på grund av den däri ingående forskningsverksamheten viss tidsutdräkt bli

ofrånkomlig. Under dessa förhållanden har utskottet, som emellertid i det följande skall återkomma till vissa spörsmål som äger samband med inriktningen av det kommande reformarbetet, intet att erinra mot att nu företages en utvidgning av det straffbara området i dess nedre gräns.

När det gäller att bestämma denna gräns kan naturligen skilda meningar göra sig gällande. Utskottet delar emellertid departementschefens uppfattning att tiden synes mogen att i lagstiftningen ge uttryck åt att alkoholförtäring och förande av motorfordon i princip är oförenliga med varandra. Även utskottet anser, att ganska långtgående skärpta krav på motorförarna kan vara befogade för att ge effekt åt strävandena att på lång sikt förbättra trafiksäkerheten. Den avvägning som gjorts i propositionen synes utskottet kunna i nuvarande läge godtagas. Härigenom kommer icke att bestraffas förare som vid körningen uppvisar praktiskt betydelselösa blodalkoholvärden. Den föreslagna lösningen kan samtidigt — såsom departementschefen framhållit — förväntas påverka den stora massan av motortrafikanter att iakttaga större försiktighet i bruket av alkohol. På vetenskapliga undersökningar grundad täckning för att bestämma promillegränsen till ett lägre värde än 0,5 synes f. n. ej föreligga. Emot en ytterligare sänkning av gränsen eller rent av, såsom i motionerna I: 406 och II: 506 föreslås, införande av ett slags straffbelagt totalförbud mot spritförtäring i samband med körning av motorfordon, kan vidare andra vägande invändningar göras. En dylik anordning kan befaras försvåra att trafiknykterhetslagstiftningen erhåller önskvärd förankring i breda folklager. Vidare skulle säkert praktiska svårigheter uppstå vid tillämpningen, vilket måhända skulle få till följd att flertalet brott av detta lindrigare slag mycket sällan eller kanske icke ens någonsin skulle komma att beivras. Med hänsyn till det anförda kan utskottet alltså icke förorda motionärernas förslag i denna del utan vill stanna för att tillstyrka vad som föreslås i propositionen.

I samband härmed vill utskottet bringa i erinran några med rättstillämpningen förenade spörsmål, som har anknytning till lagstiftningens promilleregler. Under den utredning som företagits rörande verksamheten hos statens rättskemiska laboratorium har utredningsmannen i skrivelse till Kungl. Maj:t fäst uppmärksamheten på vissa med rättstillämpningen förenade svårigheter då det gäller att med utgångspunkt från resultatet av blodprovsanalysen draga slutsatser om förarens blodalkoholhalt under körningen, s. k. tillbakaräkning. På senare tid utförd forskning har nämligen visat att alkoholomsättningen i den mänskliga organismen företer stora variationer alltefter individ och andra förhållanden. Särskilt vanskligt synes det vara att göra en sådan bedömning om blodprovet tagits under det skede, då blodalkoholkurvan är i stigande. Det förtjänar framhållas att riksåklagarämbetet i cirkulärskrivelse till rikets åklagare anbefallt dessa att beakta av utredningsmannen i berörda skrivelse upptagna synpunkter



på dessa spörsmål. Utskottet anser sig böra erinra om angelägenheten av att dessa frågor, så länge man har att tillämpa regler med fasta promillegränser med anknytning till själva körningstillfället, i rättssäkerhetens intresse ägnas erforderlig uppmärksamhet i rättstillämpningen och att all nödig försiktighet iakttages vid bedömningen i synnerhet i sådana fall där blodalkoholhalten ligger i närheten av de i lagen angivna promillegränserna. Att detta iakttages är så mycket mera av vikt, när den nedre straffbarhetsgränsen sänkes på sätt utskottet förordat.

Utskottet kan icke heller förorda de i motionerna I:406 och II:506 framförda förslagen om *dels* införande av den av trafiknykterhetsutredningen föreslagna presumtionsregeln för sådana fall, då den misstänkte påstår att förtäringen helt eller delvis skett efter färden, *dels* meddelande av bestämmelser om rätt för polisman att å fordonförare föranstalta om prov av utandningsluften för konstaterande av alkoholpåverkan, vilket prov i fråga om motorfordonsförare skulle få ske stickprovsvis, och *dels* omprövning, huruvida de nu vid blodalkoholproven gällande säkerhetsmarginalerna alltjämt borde bibehållas. Vad angår den angivna presumtionsregeln vill utskottet understryka vad som från flertalet remissinstansers sida uttalats därom att en sådan regel skulle innebära ett klart avsteg från allmänt omfattade principer om bevisbördans fördelning i brottmål. Såsom från flera håll framhållits har domstolarna i stor utsträckning möjlighet att vid sin bevisprövning lämna utan avseende påståenden om spritförtäring efter färden. Uppfattningen att dylika påståenden vållar olägenhet och brister i rättstillämpningen synes sålunda utskottet betydligt överdriven. I varje fall torde de olägenheter, som kan framträda, icke vara av den betydenhet att de motiverar undantag från vanliga bevisregler. — Frågan om införande av rätt för polisen att ta prov på utandningsluften hos fordonförare kan f. n. icke gärna bli aktuell annat än såvitt avser förare av motorfordon. Utskottet har inhämtat att hos statspolisen för dylikt ändamål användes en apparat, benämnd Alcotest. Inför utskottet har också demonstration skett av apparaten. Apparaten är lättskött och portabel så att den kan medföras av radiopatrullerna och användas på platsen. Den ger vidare omedelbart utslag. Något större ingrepp sker icke i den undersöktes kroppsliga integritet. Provtagning medelst dylik apparat torde vara hänförlig under stadgandet i 28 kap. 12 § rättegångsbalken om kroppsbesiktning. Åtgärd enligt detta stadgande må icke ske med mindre den person, som göres till föremål härför, skäligen kan misstänkas för brott varå frihetsstraff kan följa. Provtagning varom här är fråga torde icke heller, såvitt utskottet har sig bekant, f. n. användas i mera vidsträckt omfattning än nu sagts. Denna provningsmetod synes utskottet vara ett värdefullt hjälpmedel i polisens arbete särskilt när det gäller att i ett misstänkt fall få underlag för bedömande huruvida skäl föreligger att underkasta vederbörande blodprovstagning. Intet synes vara att erinra mot att

en dylik metod kommer till användning i den ordning som anges i nyssnämnda lagstadgande. Däremot kan det synas betänkligt att, såsom förutsättes i motionerna, utöka användningsområdet till att omfatta även sådana fall där objektiva skäl för misstanke icke alls föreligger. Det kan förväntas att en sådan vidsträckt användning av metoden skulle väcka irritation bland vida kretsar av lojala motorfordonsförare. Emot att nu närmare reglera prov av dylik art talar också att ytterligare erfarenhet hos oss är önskvärd ej endast rörande apparaternas beskaffenhet utan även om det mottagande de kan komma att röna hos berörda medborgargrupper. — Det avdrag som f. n. i vårt land tillämpas vid blodprovsanalyserna är betingat av rättssäkerhetsskäl. Avdraget avser att täcka de med analysförfarandet förbundna felmöjligheterna. Under den utredning som gjorts rörande verksamheten hos statens rättskemiska laboratorium har även frågan om avdragets storlek varit föremål för noggrann undersökning. Av vad därvid framkommit synes kunna slutas att f. n. möjlighet saknas att, såsom motionärerna synes vilja syfta till, sänka avdraget.

I motionen I: 405 upptages trafiknykterhetsbrotten till behandling ur kriminalpolitisk synpunkt. Motionären anknyter till de förslag rörande ändringar i det straffrättsliga reaktionssystemet, som framlagts av strafflagberedningen i dess nyligen avgivna slutbetänkande med förslag till skyddslag. Den av motionären föreslagna anordningen avser att för trafiknykterhetsbrott möjliggöra ådömande av böter i förening med antingen fängelse eller villkorlig dom. Härigenom skulle enligt motionären åstadkommas en smidigare anpassning av brottspåföljden efter det enskilda fallets särart, något som bl. a. skulle medföra minskning av den belastning, som det mycket stora antalet rattfylleristrafv avtjänande fängelsefångar ständigt utgjorde å fångvården.

Utskottet finner motionärens förslag icke vara möjligt att f. n. realisera. Att införa särskilda reaktionsformer, väsentligen avvikande från de allmänt gällande, beträffande ett enda slags brott är måhända mindre tilltalande. Härtill kommer att frågans upptagande redan nu måste anses föregripa prövningen av den stora reformen rörande det straffrättsliga reaktionssystemet, något som i vart fall ej synes höra ske på ett allenast motionsvis framfört förslag därom. Utskottet har emellertid en positiv inställning till reformer i den riktning motionen anger. En reaktionsform, som gör det möjligt att samtidigt tillämpa böter och villkorlig dom, synes synnerligen lämplig för flertalet av de brott, varom nu är fråga och som nu så gott som undantagslöst föranleder ovillkorlig frihetsstraff.

Vid genomförande av propositionens förslag blir, såsom departementschefen påpekat, föreskriften i 33 § 1 mom. första stycket 1. vägtrafikförordningen om återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott, utan att författningsrummet ändras, tillämplig å förare som vid färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille. Enligt detta stadgande är

återkallelse av körkort obligatoriskt vid trafiknykterhetsbrott. För andra fall kan i stället för återkallelse meddelas varning enligt 34 § samma förordning. Såsom anförts i motionerna I: 404 och II: 505 drabbar körkortsindragning ofta mycket ojämnt. För sådana personer som i sin yrkesutövning är beroende av sitt körkort kan en indragning naturligen komma att betyda vida mera — t. ex. arbetslöshet eller byte av yrke — än för andra kategorier. För en person av den förstnämnda kategorien vilken ådömes ansvar för trafiknykterhet inom området 0,5—0,8 promille — enligt departementschefen en förseelse för vilken i praktiken annat straff än böter är uteslutet — skulle det måhända mången gång kunna te sig onödigt hårt med obligatorisk körkortsindragning. Utskottet anser sig därför böra förorda en sådan ändring av bestämmelserna på detta område att möjlighet ges att, om särskilda skäl så påkallar, stanna vid varning i sådana fall där det rör sig om en förstagångsförseelse av förhållandevis lindrigt slag. I konsekvens härmed bör enligt utskottets mening den av departementschefen förutsatta ändringen av 35 § vägtrafikförordningen, enligt vilket stadgande i dess nuvarande lydelse åklagarmyndigheten kan interimistiskt omhändertaga körkort från den som uppvisat en blodalkoholhalt av 0,8 promille, ske sålunda att gränsen sänkes till 0,5 promille men att vid brott av lindrigare slag omhändertagande icke må äga rum med mindre det rör sig om upprepad förseelse.

Såsom utskottet ovan uttalat är det angeläget att den av departementschefen förebådade översynen kommer att snabbt leda till en lösning av trafiknykterhetsproblemen. Utskottet vill i detta sammanhang närmare utveckla några allmänna synpunkter på inriktningen av det kommande reformarbetet.

För att hos motorförarna inskräpa vikten av avhållsamhet från alkohol i samband med förandet av motorfordon synes det lämpligt att för de lindriga fallen tillskapa en brottstyp av karaktären ordningsförseelse, för vilken straffet som regel skall utgöra böter. För angivande av gränsen för det straffbelagda området nedåt torde det även i fortsättningen vara nödvändigt att stadga en promilleregulering, som uppstår en viss lägre gräns, då enligt forskningens rön regelmässigt avsevärt nedsatt körskicklighet inträder. Av olika skäl synes det emellertid böra övervägas att, i stället för att som i gällande lag och enligt propositionens förslag anknyta straffbarheten till blodalkoholhalten vid körningen, låta straffbarheten bli beroende av det faktum att föraren vid färden i sin kropp har en alkoholmängd, som leder till uppnående eller överskridande av denna gräns, oavsett om gränsen uppnås under körningen eller först efter det denna avslutats. Emot en sådan anordning torde icke kunna anföras några vägande betänkligheter ur straffrättslig synpunkt. Däremot skulle uppenbarligen åtskilliga fördelar vara förenade därmed. Enligt vad som blivit upplyst vid utskottsbehandlingen visar de senaste rönen inom alkoholforskningen,

att då blodalkoholkurvan är i stigande graden av påverkan i allmänhet är mera markerad än under den fallande fasen. Vidare uppvisar kurvan för olika individer och under i övrigt något olika förhållanden, såsom bl. a. vid förtäring i eller utan samband med intagande av mat eller under varierande tidrymder, mycket stora variationer, vilket ibland kan taga sig det uttrycket att även vid förtäring av förhållandevis stora mängder alkohol endast mycket begränsade blodalkoholvärden uppnås. Det är uppenbart att en förare som förtärt rusdrycker under sådana förhållanden likväl utgör ett latent hot mot trafiksäkerheten. Det är ju ofta en tillfällighet, när i förhållande till tiden för rusdrycksförtäringen körningen påbörjas och hur lång tid densamma fortsättes. Att förandet av motorfordon skall vara tillåtet en viss sträcka, som föraren hinner tillryggalägga, innan han beräknas ha uppnått den bestämda promillegränsen, men därefter vara otillåtet och straffbart synes icke rationellt. Särskilt i städer och andra tätbebyggda samhällen, där ofta kortare körningar förekommer, inbjuder onekligen en regel med direkt anknytning av straffbarheten till blodalkoholhalten till spekulationer och antaganden beträffande i vilken omfattning rusdrycksförtäring kan ske utan att straffpåföljd riskeras. Det måste även anses direkt stötande för den allmänna opinion, som kräver nykterhet vid ratten, att en förare, som veterligen intagit en ej obetydlig kvantitet rusdrycker, skall kunna i nära samband därmed företaga en, låt vara kortare, färd med motorfordon utan att riskera någon påföljd härför. Den skisserade anordningen skulle icke i lika mån som den nuvarande ordningen vara ägnad att föranleda motorförarna till sådana spekulationer som nyss nämnts. Det kan förväntas att därigenom skulle skapas ett verksamt medel att inskräpa vikten av att förtäring av rusdrycker icke ens i mindre mängd bör förekomma i samband med förande av motorfordon. De med det nuvarande systemet förknippade och genom senaste forskningsrön ytterligare markerade vanskligheterna vid verkställandet av den s. k. tillbakaräkningen — d. v. s. bedömningen av frågan vilka slutsatser som med ledning av blodprovsanalysen må kunna dragas rörande blodalkoholhalten vid körningstillfället — skulle också komma att sakna praktisk betydelse, såvitt angår den lägre promillegräns, som kan bliva bestämd.

Vad sedan gäller återstående delar av det straffbelagda området, d. v. s. de mera kvalificerade brotten, synes tiden vara inne att överväga huruvida icke regleringen med straffbarhetens direkta anknytning till blodalkoholvärdena bör helt slopas samt ersättas av fri bevisprövning från domstolarernas sida och en straffmätning under hänsynstagande till samtliga i det enskilda fallet föreliggande omständigheter. Otvivelaktigt har i domstolspraxis på detta område utvecklats en alltför schablonmässig tillämpning. I sådana fall där såvitt av utredningen framgår föraren, trots straffbar blodalkoholhalt, icke uppvisat någon högre grad av påverkan och genom-

fört körningen utan att i samband därmed något anmärkningsvärt inträffat utmätas ofta straff, som icke står i rimlig proportion till straffreaktionen för andra och mera kvalificerade gärningar, innefattande kraftig påverkansgrad och mången gång trafikolycka av mer eller mindre allvarlig karaktär. Innebörden härav blir att framkallande av den fara, som onykterhet i trafiken utgör, kommit att bestraffas i stort sett i lika mån som inträdandet av de befarade skadliga verkningarna av dylik onykterhet. Det förtjänar framhållas att det förstnämnda slaget av trafiknykterhetsbrott torde utgöra den övervägande delen av totala antalet dylika brott. Anmärkas kan också att rådande praxis i bedömningen av trafiknykterhetsbrott och fall av enbart vårdslöshet i trafik företer väsentliga avvikelser när det gäller relationen mellan den straffrättsliga sanktionen och brottet. Endast sällan synes sålunda även för ganska grava fall av vårdslöshet i trafik utdömas ovillkorligt frihetsstraff, medan däremot beträffande rattfylleri praktiskt taget alltid förekommer sådan reaktion. Det finns anledning antaga att de s. k. promillereglerne bidragit till den utveckling som nu nämnts. Emellertid torde det vid en översyn även bli nödvändigt att straffskalornas omfång upptas till övervägande. Med hänsyn till att återfallsfrekvensen i fråga om trafiknykterhetsbrotten är jämförelsevis låg synes även i fråga om rattfylleri vid förstagångsförseelse böter och villkorlig dom kunna komma i fråga i större utsträckning än nu är fallet.

Vid införandet av en ordning som den nu skisserade kommer den kliniska undersökning, som i samband med blodprovstagning regelmässigt företages av läkare för påvisande av alkoholpåverkan hos den undersökte, att erhålla ökad betydelse. Det är därför angeläget att en översyn göres av undersökningens utformning och att i samband därmed prövas huruvida metoderna kan förbättras. Det bör också övervägas om icke i dylik undersökning bör ingå flera prov än enligt nuvarande ordning.

Enligt utskottets mening bör vidare det men en motorförare lider genom att hans körkort indrages kunna beaktas vid bestämmande av den straffrättsliga påföljden för hans brott. En förutsättning härför är emellertid att frågan om körkortets indragning avgöres av domstol i samband med prövning av mål om ansvar för trafiknykterhet eller rattfylleri. Från några håll har också framförts den meningen att domstol vore bättre ägnad än länsstyrelse att bedöma frågor om indragning av körkort i sådana fall då ifrågasatt åtgärd föranledes av trafiknykterhetsbrott. Risken för schablonmässig bedömning av dylika frågor skulle elimineras, om körkortsfrågan kunde avgöras i samband med rättegången. Om i anledning av den nu föreliggande reformen ifrågasatta ändringar vidtages i körkortsreglerne kommer att med än större skärpa framträda önskemålet om garantier för att dylika frågor avgöres under hänsynstagande till samtliga på fallet inverkan omständigheter.

Under hänvisning till det ovan anförda får utskottet hemställa,

A. att riksdagen — med avslag å det i motionerna I: 404 och II: 505 framställda yrkandet om avslag å propositionen ävensom med avslag å motionerna I: 405 samt I: 406 och II: 506, de båda sistnämnda i vad de avser 4 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott — måtte antaga det vid propositionen fogade lagförslaget;

B. att riksdagen, i anledning av motionerna I: 404 och II: 505 i vad de berör ändringar i 33, 34 och 35 §§ vägtrafikförordningen, måtte som sin mening giva till kända vad utskottet härom ovan angivit;

C. att motionerna I: 406 och II: 506, i vad de avser ändring i 74 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 och omprövning av de vid blodalkoholhaltberäkningen tillämpade säkerhetsmarginalerna, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 april 1957

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Lodenius, fru Sjöström-Bengtsson, fru Gärde Widemar, herrar Lindgren, Englund, Erik Svedberg och Arrhén;

från andra kammaren: herrar Rylander, Skoglund i Umeå, Gezelius, Hedqvist, Gustafsson i Borås, Onsjö, Svensson i Krokstorp och fröken Bergegren.

#### Reservationer

1) av herr Ahlkvist, fru Gärde Widemar, herrar Arrhén och Gezelius, vilka

*dels* anført följande:

»Vi instämmer i vad utskottet i sitt yttrande inledningsvis angivit.

Trafiknykterhetslagstiftningen är enligt vår mening i behov av en snar översyn och omfattande reformering. Det kan i betraktande av den kommande översynen av denna lagstiftning i dess helhet starkt ifrågasättas, huruvida det kan vara ändamålsenligt att nu genomföra det i propositionen framlagda mycket begränsade förslaget. Helt allmänt måste anses gälla att det är önskvärt att till övervägande i ett sammanhang upptages

reformfrågor berörande hela det straffbelagda området. De synpunkter, som utskottet redovisat beträffande inriktningen av det kommande reformarbetet och vilka vi väsentligen kan dela, talar vidare enligt vår mening med stor skärpa emot att man nu föregriper detta arbete genom att, på sätt i propositionen föreslås, företaga en obetydlig jämkning nedåt av det straffbelagda området. Vad utskottet dessutom anfört rörande de svårigheter i rättstillämpningen, som har anknytning till lagstiftningens promilleregler, synes oss även tala mot genomförande av förslaget. Det skulle ej kunna undgås att lagändringen i viss mån finge karaktär av ett provisorium. En dylik konsekvens synes ägnad att försvaga lagstiftningens betydelse i uppfostrande riktning. Därjämte måste i detta sammanhang också särskilt beaktas de följder en dylik lagändring skulle få beträffande reglerna om återkallelse av körkort. Vid ett genomförande av propositionens förslag skulle, såsom departementschefen påpekat, föreskriften i 33 § 1 mom. första stycket 1. vägtrafikförordningen om återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott, utan att författningsrummet ändras, bli tillämplig å förare som vid färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille. Enligt detta stadgande är återkallelse av körkort obligatorisk vid trafiknykterhetsbrott. För andra fall kan i stället för återkallelse meddelas varning enligt 34 § samma förordning. Såsom anförts i motionerna I: 404 och II: 505 drabbar körkortsindragning ofta mycket ojämnt. För sådana personer som i sin yrkesutövning är beroende av sitt körkort kan en indragning naturligen komma att betyda vida mera — t. ex. arbetslöshet eller byte av yrke — än för andra kategorier. För en person av den förstnämnda kategorien vilken ådömes ansvar för trafikonykterhet inom området 0,5—0,8 promille — enligt departementschefen en förseelse för vilken i praktiken annat straff än böter är uteslutet — skulle det oftast te sig onödigt hårt med obligatorisk körkortsindragning. En sänkning av den lägre straffbarhetsgränsen kan enligt vår mening i vart fall icke genomföras utan att samtidigt sådan ändring vidtages av bestämmelserna på detta område att brott av lindrigare slag i regel icke skall föranleda annat än varning, om icke särskilda skäl motiverar en indragning av körkortet. Om propositionens förslag nu genomfördes, skulle detta måhända också kunna föranleda till att det kommande reformarbetet icke påskyndas i erforderlig utsträckning.

Vi anser alltså att övervägande skäl talar mot att propositionens förslag nu genomföres och kan därför icke förorda bifall till detsamma. På förut angivna grunder och i övrigt på de av utskottet anförda skälen kan vi icke heller förorda det i motionerna I: 406 och II: 506 framförda förslaget om införande av ett totalförbud.

Vi ansluter oss till vad utskottet anfört rörande i nyssnämnda motio-  
ner framförda förslag i övrigt och om det förslag, som upptagits i motio-  
nen I: 405.»

dels ock ansett att utskottet i enlighet med det anförda bort hemställa, att riksdagen — i anledning av motionerna I: 404 och II: 505 ävensom med avslag å motionerna I: 405 samt I: 406 och II: 506 — icke måtte bifalla det vid propositionen fogade förslaget till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

2) av herrar *Lodenius, Englund och Gustafsson* i Borås, vilka anför följande:

»Förmågan att föra bil beror av ett flertal elementära livsfunktioner: sinnenas pålitlighet, säkerheten i muskelrörelsernas samordning och fastheten i kontrollen av ögonblickets impulser. En omfattande experimentell vetenskaplig forskning, sammanfattningsvis redovisad av trafiknykterhetsutredningen, har ådagalagt att dessa elementära livsfunktioner företer en begynnande ogynnsam påverkan redan vid blodalkoholhalter ('tröskelvärden') som, genomsnittligt sett, för de olika funktionerna ofta ligger långt under den blodalkoholhalt, som vid godtagande av Kungl. Maj:ts förslag med dess säkerhetsmarginal kommer att vara den vanligaste gränsen mellan straffbar och icke straffbar blodalkoholhalt: 0,65 promille. Sedan tröskelvärdet väl uppnåtts, växer funktionsrubbnings storlek snabbare än blodalkoholhalten ('exponentiellt'). Detta är bakgrunden till resultaten av den betydelsefullaste undersökning om alkoholens roll i verklig vägtrafik, som hittills genomförts, Holcombundersökningen. Vid denna i motionerna II: 505 och II: 506 omnämnda undersökning visade sig — jämför kolumn 5 i nedanstående från trafiknykterhetsutredningens be-

Blodalkoholhalt i promille	Förare, genomsnitt av stickprov på vägen, i %	Förare med olyckor			
		faktisk %	procent om samma frekvens som bland alkoholfria	överskjutan- de procent vid jämförelse med alkoholfria (kol. 2-kol. 3)	frekvens (risk) i för- hållande till alkoholfria (kol. 2-kol. 3)
	1	2	3	4	5
Normal (< 0,03) . . .	87,91	53,37	53,37	—	1
0,04 — 0,99 . . . . .	10,18	21,26	6,21	15,05	3
1,00 — 1,49 . . . . .	1,49	11,56	0,91	10,65	13
1,5 eller mer . . . . .	0,42	13,81	0,26	13,55	54
Samtliga	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>60,75</b>	<b>39,25</b>	<b>1,6</b>

tänkande hämtade tabell — olycksfallsrisken hos de förare, som hade alkohol i blodet, vara högre än risken hos de förare, som saknade alkohol i blodet. Vid en blodalkoholhalt av 1,5 promille eller mera var risken 54 gånger de blodalkoholfrias, mellan 1,4 och 1,0 13 gånger, under 1,0 3 gånger. Motionärerna till motionen II: 505 synes betrakta sistnämnda stegring som



relativt betydelselös. Det är emellertid ingalunda fallet. I den normala trafikströmmen är förare med en blodalkoholhalt under 1,0 promille så mycket vanligare än förare med en blodalkoholhalt över 1,5 promille — jämför tabellen kol. 1 — att de förras bidrag till den alkoholbetingade stegringen av antalet olycksfall t. o. m. är något större än de senares (jämför kolumn 4).

Visserligen saknas en fullständig svensk motsvarighet till nämnda undersökning, men svenska delundersökningar, dels avseende vid trafikolyckor skadade personer, dels blodalkoholhaltfrekvensen vid verkställda trafikkontroller visar sådan grad av överensstämmelse med den amerikanska undersökningen, att de väsentliga slutsatser, som kan dragas av den senare, torde ha giltighet också för Sverige.

Vid gränsdragningen mellan straffrättsligt tillåten och straffrättsligt otillåten blodalkoholhalt har lagstiftaren uppenbarligen att göra en serie överväganden. En första fråga vid varje kriminalisering av vållande av fara avser en vägning av denna fara mot andra legitima intressen, vilkas beaktande kan göra inträdet av viss fara oundviklig eller i varje fall försvarlig. I förevarande fall har vederligen inga dylika intressen redovisats. Med fog har trafiknykterhetsutredningen framhållit, att de olyckor, som vållas genom förarens alkoholförtäring, alltid är onödiga och därför särskilt upprörande.

Vid fastställande av en undre gräns är man därför obunden av andra hänsyn än syftet att förebygga fara för alkoholskador i trafiken. Av många skäl torde det därvid vara ogörligt att fastställa en individuellt nyanserad (konkret) fara, det är vid gränsdragningen nödvändigt att bortse från individuella variationer (abstrakt fara).<sup>1</sup> Gränsen bör därvid uppenbarligen icke sättas vid det genomsnitt vid undersökningarna, där hälften av förarna är farliga, och ännu mindre, som propositionen och utskottet gör, vid den övre spridningsgräns, där alla är farliga, utan så långt under genomsnittet, att inga eller endast ett fåtal är påverkade.

På forskningens nuvarande ståndpunkt kan en sådan gräns icke sättas högre än 0,2 eller möjligen 0,3 promille. Endast blodalkoholhalter under en sådan gräns är det därför möjligt att med propositionens och utskottets språkbruk beteckna som 'praktiskt betydelselösa' i den meningen, att till dem icke är knuten någon sänkning av den individuella körskickligheten. Men en förtäring, som stannar inom denna gräns, har likväl betydelse för vidmakthållande av sedvänjan att i strid med samhällsintresset förtära alkohol vid förande av motorfordon. Den innebär därför en indirekt fara. Ur denna synpunkt och ur folkpsykologiska synpunkter erbjuder det därför en bestämd fördel att helt förbjuda alkoholförtäring i samband med förande av motorfordon.

<sup>1</sup> Jfr beträffande den i förevarande sammanhang betydelsefulla åtskillnaden mellan konkret och abstrakt fara Hagströmer om mordbrandsbrotten enligt svensk rätt i Tidskrift för Retsvidenskab 1897, s. 302 ff.

Farhågan för att en sådan rättsnorm skulle leda till obilliga, för rättsmedvetandet stötande resultat synes oss ogrundad. Straffrätten är till stor del byggd på rättsnormer, som har denna absoluta karaktär, men rättstillämpningen undviker genomgående att ingripa mot beteenden, som formellt drabbas av normen men som i verklig mening är praktiskt betydelselösa. Avfattningen av förslaget till 4 § 3 mom. i motion II: 506 synes oss ge trygghet för att exempelvis sådan förtäring av alkoholsvaga maltdrycker i obetydlig mängd i samband med måltid, som är i egentlig mening praktiskt betydelslös, icke kommer att bli föremål för rättsligt ingripande. Den särskilda rättsnormen eller det allmänna rättssystemet kommer därigenom lika litet att vedervågas, som de hittills vedervågats genom motsvarande företeelser i avseende å exempelvis tillägnelsebrotten.

Den allmänna opinionen har med stigande styrka vänt sig mot användandet av alkohol i samband med motorfordonstrafik. Sannolikt har bidragit härtill att allmänheten i samband med den starka trafikutvecklingen och den stora stegringen av olycksfallsfrekvensen fått uppmärksamheten mera inriktad på de faror som är förbundna med spritförtäring i dylika sammanhang. Mycket utbredd har den meningen blivit, som kommit till uttryck i parollen: ingen sprit vid ratten. Det må anmärkas att den opinion, som sålunda växt fram och utvecklats sig, för sin mening icke haft direkt stöd i gällande lag. Företagen opinionsundersökning visar även att en majoritet av opinionen lämnar sitt stöd åt skärpning av trafiknykterhetslagstiftningen. Under sådana omständigheter synes det finnas fog för antagande att lagstiftningen ganska snabbt skulle komma att omfattas av en stor majoritet inom den allmänna opinionen. Regeln har också i sin åskådliga och absoluta karaktär helt andra förutsättningar än en svårtillgänglig av visst godtycke präglad och som godtycklig uppfattad kompromissregel att vinna pålitlig förankring i folkmedvetandet.

Med hänsyn till det anförda vill vi förorda att, på sätt föreslås i motionerna I: 406 och II: 506, såsom ett tredje moment i 4 § trafikbrottslagen införes ett stadgande av det innehållet att, om någon för motorfordon vid sådan tidpunkt efter föregående alkoholförtäring, att blodalkoholhalten måste antagas till följd av förtäringen vara förhöjd, han skall straffas med dagsböter högst tjugu.

I syfte att trygga lagstiftningens effektivitet synes det oss önskvärt att redan nu överväges att införa några av de av trafiknykterhetskommittén föreslagna anordningarna.

Under kommitténs arbete konstaterades att det ingalunda vore ovanligt att förare av motorfordon, hos vilken vid blodprovstagningen föreläggat straffbar blodalkoholhalt, undgått straff eller kommit undan med lindrigare straff än han rätteligen skolat ha genom att mot åtalet invända att spritförtäring helt eller delvis skett efter färden. Visserligen torde domstolarna i många fall vid sin bevisprövning kunna lämna utan avse-

ende dylika påståenden. Så är emellertid icke möjligt i alla situationer. Särskilt i sådana fall då den tilltalade styrkt eller gjort sannolikt att förtäring skett efter färden, synes det oftast ogörligt att vederlägga förarens påstående om efterförtäringens kvantitet. En omkastning av bevisbördan synes oss därför vara den enda möjligheten att komma till rätta med fall som här avses. En anordning av detta slag utgör visserligen ett avsteg från allmänna principer om bevisbördans fördelning i brottmål. Exempel på dylika avsteg finnes emellertid redan i vår lagstiftning. Att för ett så speciellt område som här avses, där svårigheten för åklagaren att förebringa erforderlig bevisning mången gång ofta är oöverkomlig, synes oss önskvärdheten av att råda bot på dessa uppenbara och för rättskänslan stötande brister i tillämpningen väga så tungt att eventuella principiella betänkligheter emot en omkastning av bevisbördan kan ställas åt sidan. Vi vill därför förorda införandet av en regel av angiven innebörd, avfattad i enlighet med det förslag kommittén framlagt.

Utskottet har ställt sig avvisande till tanken att, såsom kommittén föreslagit, införa bestämmelser om rätt för polisen att stickprovsvis få ta prov på utandningsluften hos motorförare för konstaterande av alkoholpåverkan. När straffbarhetsgränsen sänkes, även om detta sker i den mindre omfattning utskottet förordar, är det givetvis av vikt att även upptäckten av förare med låga blodalkoholhalter underlättas. Då de yttre tecknen på alkoholpåverkan vid dylika lägre halter ofta ej är iakttagbara, synes det oss nödvändigt att polisen erhåller ett verksamt hjälpmedel i sitt arbete. Såsom utskottet uttalat finns f. n. en för provtagning å utandningsluften lämplig och behändig apparat, genom vars användning något större ingrepp icke sker i den undersöktes kroppsliga integritet. Vi har den uppfattningen att, om rätten att använda en dylik provtagningsmetod icke utsträcker till att omfatta även sådana fall där objektiva skäl för misstanke ej föreligger, det kan befaras att efterlevnaden av lagstiftningen allvarligt äventyras. Med den ställning utskottet intagit synes det icke heller möjligt att i forskningens tjänst begagna sig av detta värdefulla hjälpmedel vid undersökningar av nykterhetstillståndet på våra vägar. Vad nu sagts talar med utomordentlig styrka för att nu lagfästes en rätt för polisen att för kontroll av nykterhetstillståndet hos motorförarna ta sådana prov som här avses. De betänkligheter, som kunna anföras häremot, synes oss icke vara särskilt allvarliga. Vi förordar därför att i 74 § vägtrafikförordningen intages en regel av innebörd att polisman erhåller befogenhet att för kontroll av nykterhetstillståndet hos förare av motordrivet fordon taga prov å förarens utandningsluft.»

och vilka ansett

att utskottet därför bort under A. och C. hemställa,

A. att riksdagen -- med avslag å det i motionerna I: 404 och II: 505 framställda yrkandet om avslag å propositionen

ävensom med avslag å motionen I: 405 — måtte i anledning av motionerna I: 406 och II: 506, i vad de avser ändring i 4 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott, för sin del antaga följande förslag till

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

**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.

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

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

4 §.

1 mom. Den som — — — — — under tjugofem.

Till samma — — — — — nyss sagts.

Hade förare — — — — — stycket sägs.

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 alkoholkoncentrationen 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.

3 mom. För någon eljest motorfordon vid sådan tidpunkt efter föregående alkoholförtäring, att blodalkoholhalten måste antagas till följd av förtäringen vara förhöjd, straffes med dagsböter högst tjugo.

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

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

ning till undersökning om brott mot denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1957.

---

C. att riksdagen, i anledning av motionerna I:406 och II:506 i den mån de icke besvarats genom vad utskottet under A. hemställt, måtte förordna att i 74 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 intages föreskrift i enlighet med vad ovan angivits.

---

3) av herr *Erik Svedberg*, vilken ansett

*dels* att det stycke i utskottets yttrande å s. 16 i utlåtandet, som börjar med orden »När det gäller» och slutar med orden »i propositionen», bort erhålla följande lydelse:

»När det gäller — — — f. n. ej föreligga. Den fortsatta översynen av trafiknykterhetslagstiftningen bör emellertid enligt utskottets mening ta sikte på att vetenskapligt precisera sambandet mellan alkoholpåverkan och trafikolycksrisk även vid blodalkoholvärden under 0,5 promille. Innan ett dylikt godtagbart utredningsresultat föreligger kan ej utskottet överväga lämpligheten av att acceptera den s. k. noll-linjen vid fastställandet av den nedre straffbarhetsgränsen i enlighet med vad som föreslås i motionerna I:406 och II:506. Utan ett klart vetenskapligt stöd kunde den ytterligare skärpning av lagstiftningen, som i dessa motioner föreslås, även befaras försvåra att trafiknykterhetslagstiftningen erhåller önskvärd förankring i breda folklager. Vidare skulle säkert — — — i propositionen.»

*dels* att utskottets yttrande å s. 17 och 18 i utlåtandet bort i vad det avser det i motionerna I:406 och II:506 framförda förslaget om införande av bestämmelser om rätt för polisen att stickprovsvis få ta prov på utandningsluften hos motorförare för konstaterande av alkoholpåverkan ha följande lydelse:

»När straffbarhetsgränsen sänkes, även om detta sker i den mindre omfattning utskottet förordnat, är det givetvis av vikt att även upptäckten av förare med låga blodalkoholhalter underlättas. Då de yttre tecknen på alkoholpåverkan vid dylika lägre halter ofta ej är iakttagbara, synes det nödvändigt att polisen erhåller ett verksamt hjälpmedel i sitt arbete. Det finns f. n. en för provtagning å utandningsluften lämplig och behändig apparat, genom vars användning något större ingrepp icke sker i

den undersöktes kroppsliga integritet. Utskottet har den uppfattningen att, om rätten att använda en dylik provtagningsmetod icke utsträcker till att omfatta även sådana fall där objektiva skäl för misstanke ej föreligger, det kan befaras att efterlevnaden av lagstiftningen allvarligt äventyras. Utan att så sker synes det icke heller möjligt att i forskningens tjänst begagna sig av detta värdefulla hjälpmedel vid undersökningar av nykterhetstillståndet på våra vägar. Vad nu sagts talar med utomordentlig styrka för att nu lagfästes en rätt för polisen att för kontroll av nykterhetstillståndet hos motorförarna ta sådana prov som här avses. De betänkligheter, som kan anföras häremot, synes icke vara särskilt allvarliga. Utskottet förordar därför att i 74 § vägtrafikförordningen intages en regel av innebörd att polisman erhåller befogenhet att för kontroll av nykterhetstillståndet hos förare av motordrivet fordon taga prov å förarens utandningsluft.»

*dels* att det stycke i utskottets yttrande å s. 18—19 i utlåtandet, som börjar med orden »Vid genomförande av» och slutar med orden »om upprepad förseelse», bort erhålla följande lydelse:

»Vid genomförande av — — — obligatorisk körkortsindragning. Utskottet anser sig dock, efter att ha övervägt frågan, inte kunna godtaga annat än vad departementschefen förordar, nämligen 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 trafikonykterhet, blir tillämplig även å förare som vid färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille. Vidare godtages motsvarande jämkning av den nuvarande bestämmelsen i 35 § andra stycket samma förordning beträffande omhändertagande av körkort. Envar som erhåller körkort lämnar intyg till myndigheterna om nyktert levnadssätt. Medborgaren är därför väl förtrogen med de förpliktelser, som följer med rätten att föra motorfordon. Att ha ett generösare förfarande beträffande indragning av körkort för personer, vilka ådömas ansvar för trafikonykterhet inom området 0,5—0,8 promille, på så sätt att varning skulle kunna meddelas, vore ologiskt, när man nu syftar till en allmän skärpning av nykterhetskravet. Erinras kan även om att länsstyrelserna har möjlighet att inom vissa gränser variera den tid under vilken körkort skall vara indraget.»

*dels* att det stycke i utskottets yttrande å s. 21 i utlåtandet, som börjar med orden »Enligt utskottets mening» och slutar med orden »inverkande omständigheter», bort erhålla följande lydelse:

»Enligt utskottets mening — — — inverkan omständigheter. Då emellertid meningar framkommit om att länsstyrelse även framdeles bör handha ärenden om indragande av körkort och därtill 1953 års trafiksäkerhetsutredning är sysselsatt med bl. a. frågor om körkortskrav och

körkorts återkallande, vill utskottet icke göra något bestämt uttalande i denna fråga.»

*dels ock* att i enlighet härmed utskottet bort under B. och C. hemställa,

B. att motionerna I: 404 och II: 505 i vad de berör ändringar i 33, 34 och 35 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

C. att riksdagen, i anledning av motionerna I: 406 och II: 506, måtte förorda att i 74 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 intages föreskrift i enlighet med vad ovan angivits.

---