


National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

RIKSREVISIONSVERKET
Revisionsavdelning 3

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:72

*Kommunikationsdepartementet*

# NYKTERHET I TRAFIK

I.

VÄGTRAFIKEN

1957 ÅRS TRAFIKNYKTERHETSKOMMITTÉ

*Stockholm 1963*

# STATENS

# OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

## *Kronologisk förteckning*

1. En teknisk institution inom Stockholms universitet. Svenska Reproduktions AB. 114 s. E.
2. Kommunalförbundens lånerätt. Idun. 44 s. I.
3. Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. Idun. 90 s. U.
4. Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. Idun. 95 s. U.
5. Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. Idun. 130 s. Fö.
6. Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. Idun. 212 s. I.
7. Utlännings tillträde till offentlig tjänst. Svenska Reproduktions AB. 43 s. Ju.
8. Preliminär nationalbudget för år 1963. Marcus. IV + 97 s. Fi.
9. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. Hæggström. 509 s. E.
10. Universitetsväsendets organisation. Hæggström. 190 s E.
11. Uppehållstillstånd m. m. för utländska studerande Idun. 54 s I.
12. Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. Marcus. 283 s. H.
13. Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. Idun. 269 s. E.
14. Undersökning av taxeringsutfallet. Idun. 155 s. Fi.
15. Vägen genom gymnasiet. Idun. 315 s. E.
16. Sveriges statsskick. Del 1. Lagförslag. Idun. 206 s. Ju.
17. Sveriges statsskick. Del 2. Motiv. Idun. 522 s. Ju.
18. Sveriges statsskick. Del 3. Motiv. Förslag till riksdagsordning. Idun. 220 s. Ju.
19. Sveriges statsskick. Del 4. Bilagor. Idun. 311 s. Ju.
20. Bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. Idun. 111 s. Ju.
21. Sjukhus och öppen vård. Idun. 486 s. I.
22. Kraven på gymnasiet. Idun. 367 s. + 12 s. Ill. E.
23. Förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. Idun. 290 s. Ju.
24. Mentalsjukhusens personalorganisation. Del 1. Intervju- och frekvensundersökningar m. m. Idun. 259 s. I.
25. Papper och annan skrivmateriel. Kihlström. 74 s. H.
26. Religionens betydelse som samhällsfaktor. AB Wilhelmssons Boktryckeri. 211 s. E.
27. Trafikmål. Beckman. 237 s. Ju.
28. Utsökningsrätt II. Norstedt & Söner. 119 s. Ju.
29. Kommunala renhållningsavgifter. Beckman. 81 s. I.
30. Den statliga konsulentverksamheten på socialvårdens område. Beckman. 119 s. S.
31. Försvar och fiskerinäring. Norstedt & Söner. 235 s. Fö.
32. Listerlandets ålfisken. Kihlström. 67 s. Jo.
33. Skadestånd I. Norstedt & Söner. 81 s. Ju.
34. U-länder och utbildning. Idun. 201 s. U.
35. Lärare på grundskolans mellanstadium. Idun. 91 s. E.
36. Malmen i Norrbotten. Svenska Reproduktio AB. 150 s. H.
37. Kommersiellt och handelspolitiskt uveckling bistånd. Idun. 151 s. U.
38. Arbetsföreläggande. Idun. 97 s. S.
39. Kyrkor och samfund i Sverige. Idun. 308 s.
40. Arbetslöshetsförsäkringen. Idun. 248 s. I.
41. Specialutredningar om gymnasiet. Beckman. 318 s. E.
42. Ett nytt gymnasium. Idun. 949 s. E.
43. Läroplan för gymnasiet. Hæggström. 776 s. E.
44. Akademikernas skuldsättning. Marcus. 107 s.
45. Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämlands län. Idun. 456 s. + 1 utvikskarta. I.
46. Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov o organisation. Kihlström. 91 s. I.
47. Äldringsvårdens läge. Idun. 295 s. + 20 s. Ill.
48. Bättre studiehjälp. Idun. 220 s. E.
49. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga I. Idun. 392 + 2 st. utvikskartor. I.
50. Fackskolan. Hæggström. 782 s. E.
51. De offentliga tjänstemännens förhandlingsrä Marcus. 115 s. C.
52. Om åtgärder mot skatteflykt. Idun. 288 s. Fi.
53. Studentrekrytering och studentekonomi. Kih ström. 131 s. E.
54. Några valfrågor. Kihlström. 75 s. Ju.
55. Reviderat förslag till jordabalk m. m. Norste & Söner. 459 s. Ju.
56. Domstolsväsendet. 1. Rådhusrätternas förstat gande. Idun. 261 s. Ju.
57. Översättning av föredrag angående upprätta det av Europeiska kol- och stålgemenskape Marcus. 157 s. H.
58. Aktiv lokaliseringspolitik. Betänkande. Idu 458 s. I.
59. Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafik under åren 1961 och 1962. Idun. 163 s. K.
60. Svenska handelsflottans krigsförluster under andra världskriget. Marcus. 185 s. H.
61. Organisatoriska åtgärder för rymdverksamh tens främjande. Kihlström. 119 s. E.
62. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga II. Idun. 455 + 5 st. kartor. I.
63. Utvecklingstendenser i modernt skogsbruk. Idun. 80 s. Jo.
64. Landstingens organisation och arbetsform m. m. Kihlström. 195 s. I.
65. Totalförsvarets regionala ledning. Idun. 210 Fö.
66. Det svenska lantbrukets effektiviseringsväg Idun. 241 s. Jo.
67. Stöd åt ungdomsorganisationernas centrala verksamhet. Idun. 102 s. E.
68. Fastighetsbildning. Idun. 827 s. Ju.
69. Lokalisering av statlig verksamhet. Kihlströ 354 s. Fi.
70. Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser av infly ning av statlig verksamhet. Kihlström. 92 s.
71. Skogsvägar. Svenska Reproduktions AB. 76 s.
72. Nykterhet i trafik. Idun. 292 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm.

RIKSREVISIONSVERKET
Revisionsavdelning 3
1

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:72
*Kommunikationsdepartementet*

# NYKTERHET I TRAFIK

## I.

## VÄGTRAFIKEN

1957 ÅRS TRAFIKNYKTERHETSKOMMITTÉ

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB
STOCKHOLM 1963

# Innehåll


Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet . . . . . 7

FÖRSTA AVDELNINGEN. TRAFIKNYKTERHETSBROTTEN . . . . . 9

I Utredningsuppdraget . . . . . 11

II Historik och gällande rätt . . . . . 13

Lagstiftningen t. o. m. 1941 års reform s. 13 — Utvecklingen efter 1941 års reform s. 22 — Gällande rätt: kort sammanfattning s. 27

III Utländsk lagstiftning . . . . . 29

Norge s. 29 — Danmark s. 30 — Finland s. 31 — Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland) s. 31 — Österrike s. 33 — Schweiz s. 34 — Belgien s. 35 — Frankrike s. 36 — Storbritannien s. 37 — Italien s. 38 — Sovjetunionen s. 39 — Tjeckoslovakien s. 40 — Polen s. 41 — Jugoslavien s. 42 — Bulgarien s. 42 — U.S.A. s. 43 — Canada s. 44

IV Expertunderlag . . . . . 45

Statistiska uppgifter . . . . . 45

Brottsutvecklingen s. 45 — Den statistiska expertundersökningen s. 47

Medicinska frågor . . . . . 50

V Kommitténs överväganden och förslag . . . . . 54

Det straffbara områdets avgränsning . . . . . 55

Totalförbud mot förande av motorfordon under alkoholpåverkan? s. 56 — Allmän nedre promillegräns s. 63 — Promille under eller efter körningen? s. 71 — Stadgande om alkoholförtäring efter färden? s. 73 — Särskilt stadgande för fall av trafikolycka? s. 75 — Sammanfattning s. 79

Olika brottstyper . . . . . 79

Behovet av flera brottstyper s. 79 — Principer för gränsdragning mellan olika brottstyper s. 80 — Allmän brottsbeskrivning för normalbrottet s. 84 — Kompletterande promillegräns mellan bötesbrott och normalbrott? s. 88 — Särskilt stadgande om grovt brott? s. 92 — Brottsbeteckningar s. 96

Påverkan av annat än alkohol . . . . . 96

Närmare om de speciella brottsrekvisiten . . . . . 101

Lagstiftningens tillämplighet vid olika slag av fordon s. 102 — Platsen för körningen s. 105 — »Förande av motorfordon» enligt gällande rätt s. 106 — Subjektiva rekvisit enligt gällande rätt s. 108 — »Förande av motorfordon»: kommitténs överväganden och förslag s. 109

Förberedelse, försök och medverkan till trafiknykterhetsbrott . . . . . 113

Förberedelse och försök till trafiknykterhetsbrott s. 113 — Medverkan till trafiknykterhetsbrott s. 115

Påföljder . . . . . 120
Straffskalor s. 120 — Straffbestämningen i rättspraxis s. 127
Speciella frågor . . . . . 133
Tvångsmedel s. 133 — Bevismedel s. 135 — Stadgandenas placering m. m. s. 136 — Ändring i 28 § vägtrafikförordningen s. 138 — Gemensam nordisk lagstiftning? s. 138

ANDRA AVDELNINGEN. HANDLÄGGNINGEN AV FRÅGOR OM KÖRKORTSÅTERKALLELSE . . . . . 139
I Utredningsuppdraget . . . . . 141
II Gällande körkortsregler i huvuddrag. . . . . 143
III Utländsk lagstiftning . . . . . 148
IV Principfrågan om domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse. . 153
Frågans tidigare behandling . . . . . 153
Kommitténs överväganden och principförslag . . . . . 159
Inledande anmärkningar s. 159 — Rättssäkerhetssynpunkten s. 161 — Möjlighet till förenklad handläggning s. 165 — Straffreaktion och körkortsreaktion: samordning eller åtskillnad? s. 169 — Sammanfattning. Avslutande synpunkter s. 174
V Bestämmelsernas närmare utformning . . . . . 176
Återkallelsegrunderna . . . . . 177
Domstolsfallen s. 177 — Länsstyrelsefallen s. 179
Minsta förlusttid . . . . . 179
Domstolsfallen s. 179 — Länsstyrelsefallen s. 180
Interimistiska återkallelsebeslut. . . . . 181
Domstolsfallen s. 181 — Länsstyrelsefallen s. 182
Omhändertagande . . . . . 182
Domstolsfallen s. 182 — Länsstyrelsefallen s. 183
Varning . . . . . 183
Domstolsfallen s. 183 — Länsstyrelsefallen s. 183
Körkortsreaktionen vid »trafiknykterhetsförseelse». . . . . 185
Förfarandet . . . . . 187
Domstolsfallen s. 187 — Länsstyrelsefallen s. 188
Rättsmedel . . . . . 189
Domstolsfallen s. 189 — Länsstyrelsefallen s. 190
Registreringsfrågor . . . . . 190

SAMMANFATTNING OCH RESERVATION . . . . . 193
Sammanfattning . . . . . 195
Reservation av herr Alemyr . . . . . 199

LAGFÖRSLAG . . . . . 201
Förslag till lag om ändring i lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott . . . . . 203
Förslag till förordning om ändrad lydelse av 28, 33, 34, 35, och 76 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) . . . . . 205

BILAGOR . . . . . 215

Bilaga 1. Statistisk expertundersökning . . . . . 217
Tidigare återfallsundersökningar. Metodfrågor . . . . . 217
a) Tidigare undersökningar s. 217 — b) Metodfrågor s. 220
Undersökningens utförande . . . . . 222
a) Undersökningsplan s. 218 — b) Materialinsamling och granskning s. 219
Resultat . . . . . 224
a) Första trafiknykterhetsbrottet s. 224 — b) Återfallsbrott s. 227
Statistiska tabeller . . . . . 230

Bilaga 2. Medicinisk expertredogörelse . . . . . 239
Alkoholens inverkan på människan . . . . . 239
Etylalkoholbestämning . . . . . 240
Widmarks micro-alkoholbestämningsmetod s. 240 — Alkoholbestämning enligt ADH-metoden s. 242
Gaskromatografi . . . . . 243
Alkoholanalyser av utandningsluft . . . . . 244
Analyser vid Statens rättkemiska laboratorium . . . . . 246
Läkaromdömet om alkoholpåverkan . . . . . 246
Läkemedel som kan inverka på motorfordonsförares körförmåga . . . . 249
Samband mellan alkoholhalt i blod och symtom på alkoholpåverkan . . 252
Alkoholens omsättning . . . . . 254
I. Inledning s. 254 — II. Alkoholens resorption s. 255 — III. Relationen mellan alkoholhalt i blod och urin s. 258 — IV. Alkoholens förbränning s. 262 — V. Beräkning av blodalkoholhalt och förtärd mängd alkohol s. 263
Sammanfattning . . . . . 265
Litteraturförteckning . . . . . 268
Tabeller och diagram . . . . . 269

*Till*

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet*

Genom beslut den 20 december 1957 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att verkställa översyn av lagstiftningen om trafiknykterhet och därmed sammanhängande frågor.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallade Herr Statsrådet den 27 december 1957 följande sakkunniga att verkställa utredningen, nämligen ledamoten av riksdagens andra kammare, rektorn S. R. Alemyr, ledamoten av riksdagens första kammare, förutvarande statsrådet L. M. Eliasson, dåvarande ledamöterna av riksdagens andra kammare, fru E. H. E. J. Ewerlöf och dåvarande borgmästaren, numera landshövdingen A. O. E. Rylander samt byråchefen vid riksåklagarämbetet E. T. Vinberg. Åt Rylander uppdrogs att såsom ordförande leda de sakkunnigas arbete. Genom beslut den 2 februari 1959 entledigades Eliasson och förordnades ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren E. Larsson som sakkunnig.

De sakkunniga har antagit namnet »1957 års trafiknykterhetskommitté».

Till sekreterare åt kommittén förordnades den 27 december 1957 dåvarande hovrättsassesorn, numera tingsdomaren E. G. B. Olsén, vilken den 28 maj 1959 entledigades från detta uppdrag. Till ny sekreterare förordnades den 6 november 1959 rådmannen C. O. Ormegard, vilken den 6 maj 1963 entledigades som sekreterare och förordnades att som expert biträda kommittén. Till ny sekreterare förordnades sistnämnda dag dåvarande advokaten, numera preceptorn F. A. C. Sterzel.

Genom beslut den 28 april 1958 bemyndigades kommittén att anlita biträde av experter för översyn av den kliniska läkarundersökningens utformning och därmed sammanhängande frågor ävensom för utarbetande av en medicinsk expertredogörelse. Kommittén har för dessa uppgifter anlitat professorerna S. Björkman, R. K. Bonnichsen och A. H. T. Theorell.

Genom beslut den 11 september 1958 bemyndigades kommittén att an-

lita biträde av experter för utförande av vissa statistiska undersökningar. För dessa uppgifter har kommittén anlitat profesorn S. G. Malmquist.

Kommittén får härmed vördsamt överlämna delbetänkande rörande trafiknykterhetslagstiftningen för vägtrafiken samt förfarandet i ärenden angående körkortsåterkallelse.

Intagna redogörelser för utländsk lagstiftning har lämnats av experten Ormegard. Denne har emellertid icke deltagit vid den slutliga utformningen av kommitténs förslag.

En redogörelse för den statistiska expertundersökning, som utförts för kommittén, lämnas i bilaga 1.

Den medicinska expertredogörelse, som utarbetats för kommittén, har intagits som bilaga 2.

Reservation av herr Alemyr är fogad vid betänkandet.

Kommittén har i anledning av remisser avgivit ett flertal utlåtanden ävensom av Kungl. Maj:t mottagit ett flertal framställningar att tagas under övervägande vid utredningsuppdragets fullgörande.

Utredningsarbetet fortsättes med en översyn över trafiknykterhetsfrågorna inom lufttrafiken, sjötrafiken och den spårbundna trafiken.

Stockholm den 12 december 1963.

*Olov Rylander*

*Stig Alemyr* *Elsa Ewerlöf*

*Erik Larsson* *Erik Vinberg*

*/Fredrik Sterzel*

Första avdelningen

# TRAFIKNYKTERHETSBROTTEN

# I

## Utredningsuppdraget

Vid 1957 års riksdag genomfördes vissa ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen. I propositionen därom uttalade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Sven Andersson, att ifrågavarande lagstiftning borde i dess helhet göras till föremål för översyn. Första lagutskottet yttrade i sitt utlåtande över nämnda proposition, att en sådan översyn vore angelägen, och utvecklade även vissa synpunkter rörande den lämpliga utformningen av en ny lagstiftning. Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

I *direktiven* för 1957 års trafiknykterhetskommitté uttalade dåmera chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Gösta Skoglund, att åtskilliga beaktansvärda synpunkter hade anförts av första lagutskottet beträffande riktlinjerna för utredningsarbetet. Om innehållet i utskottsutlåtandet anförde departementschefen bl. a. följande:

»Utskottet framhöll vidare, att det — för att hos motorförarna inskärpa vikten av avhållsamhet från alkohol i samband med förande av motorfordon — syntes lämpligt att för de lindriga fallen tillskapa en brottstyp av karaktären ordningsförseelse, för vilken straffet som regel skulle utgöra böter. För angivande av gränsen för det straffbelagda området nedåt torde det även i fortsättningen vara nödvändigt att stadga en promilleregel, som upptoge en viss lägre gräns, vid vilken enligt forskningens rön regelmässigt avsevärt nedsatt körskicklighet inträdde. Av olika skäl syntes 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 hade en alkoholmängd, som ledde till uppnående eller överskridande av denna gräns, oavsett om gränsen uppnåddes under körningen eller först efter det denna avslutats. — — — Det kunde förväntas att därigenom skulle skapas ett verksamt medel att inskärpa vikten av att förtäring av rusdrycker icke ens i mindre mängd borde 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 anginge den lägre promillegräns, som kunde bli bestämd. Vad sedan gäller återstående delar av det straffbelagda området, d. v. s. de mera kvalificerade brotten, syntes enligt utskottet tiden vara inne att överväga huruvida icke regleringen med straffbarhetens direkta anknytning till blodalkoholvärdena borde helt slopas samt ersättas av fri bevispröving från domstolarnas sida och en straffmätning under hänsynstagande till samtliga i det enskilda fallet föreliggande omständigheter. Otvivelaktigt hade i domstolspraxis på det-

ta område utvecklats en alltför schablonmässig tillämpning. — — — Emellertid torde det vid en översyn även bli nödvändigt att straffskalornas omfång upptoges till övervägande. Med hänsyn till att återfallsfrekvensen i fråga om trafiknykterhetsbrotten vore jämförelsevis låg syntes även i fråga om rattfylleri vid förstagångsförseelse böter och villkorlig dom kunna komma i fråga i större utsträckning än nu vore fallet.»

För egen del anförde departementschefen bl. a. följande:

»De nuvarande i vissa avseenden alltför stela reglerna bör ersättas med en lagstiftning, som är ägnad att på ett mera smidigt och ändamålsenligt sätt tillgodose sitt syfte. Såsom utskottet framhållit kan det övervägas att för de lindriga fallen använda en brottstyp av karaktären ordningsförseelse, som är grundad på en promilleregel och för vilken straffet regelmässigt utgöres av böter. För de mera kvalificerade fallen synes den direkta anknytningen till blodalkoholvärdet böra slopas. Samtliga dessa fall bör som en följd härav bedömas under en fri bevisprövning — därvid givetvis utfallet av blodalkoholprovet är ett viktigt bevis — och påföljden utmätas med beaktande av samtliga föreliggande omständigheter. Ehuru det nuvarande reaktionssättet med schablonmässigt ådömande av ovillkorligt frihetsstraff för rattfylleribrott otvivelaktigt haft betydelse för att hos allmänheten inskärpa allvaret i detta slag av brott, synes det böra övervägas om inte numera, sedan en allmän anslutning vunnits kring uppfattningen om det förkastliga i detta brott, mera differentierade reaktionsformer skulle kunna användas i större utsträckning. Övervägandena av denna fråga bör självfallet avse vilka åtgärder, som kan anses mest effektiva för att motverka brott och alltså icke vara uttryck för någon principiell lindring i samhällsreaktionen mot brottet. Det må framhållas, att den av strafflagberedningen i dess förslag till skyddslag upptagna möjligheten att kombinera böter med bl. a. villkorlig dom synes kunna vara av särskilt värde, då det gäller brott av nu ifrågavarande beskaffenhet.»

Vidare framhölls, att särskild uppmärksamhet borde ägnas frågan om utformningen av den kliniska undersökning, som i samband med blodprovstagning företages av läkare för utrönande av alkoholpåverkan hos den misstänkte, och som i händelse fri bevisprövning infördes skulle erhålla väsentligt större betydelse än för närvarande. Vidare borde det övervägas, huruvida reglerna om trafiknykterhetsbrott borde överföras till allmän strafflag.

I direktiven överlämnades även åt kommittén att utreda frågan om förfarandet vid körkortsåterkallelse, vilken behandlas i detta betänkandes andra avdelning, vartill hänvisas med avseende å direktivens innehåll i denna del.

# II

## Historik och gällande rätt

För trafiknykterhetslagstiftningens utveckling har tämligen ingående redogörelser tidigare lämnats, främst i de betänkanden som avgavs av 1939 års utredningsman och av 1949 års trafiknykterhetsutredning. Någon utförlig framställning av äldre rätt kommer med hänsyn härtill ej att lämnas i detta sammanhang. Vid redovisningen av kommitténs egna överväganden i kap. V kommer i stället att för olika delfrågor ges tillbakablickar på tidigare lösningar och förslag. Då kommitténs uppdrag avser en allmän översyn och omprövning av lagstiftningens principer, vilken ej i första hand påkallats av nya forskningsrön utan av andra faktorer, har likväl en kortfattad översikt över utvecklingsdragen synts önsklig. Syftet därmed är främst att belysa de lagtekniska lösningar, som framförts, och de synpunkter, som därvid andragits. Till förekommande av upprepningar har framställningen så disponerats, att i detta kapitel tyngdpunkten lagts vid förarbetena till gällande rätt, medan de under senare år framförda reformförslagen, främst de av 1949 års trafiknykterhetsutredning framlagda, huvudsakligen upptagits i kap. V.

### Lagstiftningen t.o.m. 1941 års reform

Frågan om motorfordonsförares förhållande till alkohol blev under 1920-talet föremål för lagstiftarens närmare uppmärksamhet. De första motorfordonsförordningarna hade saknat bestämmelser i ämnet. *1906 års förordning om automobiltrafik* (SFS 90) hade helt förbigått frågan, och *1916 års förordning om automobiltrafik* (SFS 315) hade i den ursprungliga lydelsen endast upptagit ett allmänt uttalande i 22 § av innehåll, att tillstånd som förare i yrkesmässig trafik endast fick meddelas den som bl. a. »gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet». Genom *ändring 1920* (SFS 624) i sistnämnda förordning utsträcktes det allmänna nykterhets- och ordentlighetskravet till att gälla alla körkortssökande enligt 12 § 1 mom., varjämte i samma § 3 mom. infördes som en särskild grund för återkallelse av körkort, att förare varit berusad vid färd med automobil.

Den första straffbestämmelsen för onykterhet vid förande av motorfordon upptogs i svensk rätt vid tillkomsten av *1923 års motorfordonsförordning* (SFS 281). Fråga var emellertid ej om en självständig straffregel för trafiknykterhetsbrott utan om en straffskärpningsregel. Den som med bil, motorcykel eller traktor överskred gällande hastighetsbestämmelser, skulle

enligt 41 § första stycket straffas med böter. Hade föraren vid sådan förseelse »ådagalagt grov vårdslöshet eller varit berusad eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom», kunde enligt andra stycket dömas till fängelse i högst tre månader. Dessa straffskärpningsgrunder motsvarade nära körkortsåterkallelsegrunderna i den äldre förordningen, vilka med ändringar i form men ej i sak överfördes till 15 § 3 mom. i den nya förordningen.

Den nämnda straffregeln för berusade förare hade emellertid ej upptagits i Kungl. Maj:ts förslag (Prop 124) utan hade tillkommit på riksdagsinitiativ (motion AK 262). Andra lagutskottet (Utl 21) motiverade ändringen därmed, att det borde *uttryckligen* utsägas, att berusning kunde utgöra straffhöjningsgrund. Motionären hade syftat väsentligt längre. I hans förslag återfinnes flera tankar, som sedermera upprepade gånger framförts. *Dels* förordades ett särskilt, självständigt stadgande om trafiknykterhetsbrott — dock inskränkt till att drabba berusade förare — med fängelse som normalstraff och möjlighet till böter vid förmildrande omständigheter. *Dels* föreslogs en bestämmelse av innehåll, att böter skulle ådömas den som ställdes till ansvar för någon förseelse mot förordningen och därvid visades ha »förtärt rusdrycker på sådan tid och i sådan myckenhet, att han därav vid förseelsens begående kunnat vara påverkad».

Sistnämnda förslag upprepades i motion vid *1924 års riksdag* (AK 21), som även mottog andra motioner rörande åtgärder till förekommande av trafikolyckor på grund av motorfordonsförares spritpåverkan (FK 135, AK 305). På förslag av första kammarens första och andra kammarens tredje tillfälliga utskott (Utl 4 resp. 6) beslöt riksdagen en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag rörande skärpta bestämmelser i syfte att förebygga olyckor i trafiken till följd av trafikpersonals förtäring av alkohol (RdSkr 212). Motionärernas förord för ett allmänt förbud mot förande av motorfordon under alkoholpåverkan vann emellertid icke riksdagens anslutning, då ett sådant förbud skulle »av de flesta kännas såsom en orättvisa» och »antagligen icke heller skulle kunna upprätthållas».

Sedan utredning företagits i anledning av sistnämnda hemställan förelade Kungl. Maj:t *1925 års riksdag* för yttrande ett förslag till ändrad lydelse av 41 § motorfordonsförordningen (Prop 114). Första stycket, om fortkörning, hade däri oförändrat intagits som ett första moment, varemot andra stycket ersatts med följande bestämmelser:

*Mom.* 2. Förer den, som är synbarligen berörd av starka drycker, motorfordon eller traktortåg, varom i mom. 1 förmäles, straffes med böter från och med tjugufem till och med ettusen kronor.

*Mom. 3.* Har förare vid förseelse, varom i mom. 1 eller 2 sägs, ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må till fängelse i högst tre månader dömas.

Uttrycket »synbarligen berörd av starka drycker» sades ha valts, då det

samtidigt markerade en skillnad från strafflagens ordval i fråga om ansvar för fylleri och synts vara av den art, att det icke kunde föranleda till godtycke vid tillämpningen.

Inom riksdagen väcktes genom motioner (FK 251, AK 377) förslag om mera långtgående åtgärder än de av Kungl. Maj:t förordade. Motionärerna vann stöd av majoriteten i första lagutskottet (Utl 34), som särskilt kritiserade uttrycket »synbarligen berörd av starka drycker». Detta anknöt enligt utskottets mening alltför nära till strafflagens fylleristadgande och tog icke hänsyn till de nu aktuella bestämmelsernas särskilda syfte, att motverka den fara för annans liv eller hälsa, som en motorfordonsförares alkoholförtäring kunde medföra, och som kunde föreligga, även om påverkan icke var synbar. Till undanröjande av bevissvårigheter borde man icke heller anknyta till förarens tillstånd utan till det lättkontrollerbara sakförhållandet, om han förtärt alkohol. Utskottet föreslog angivelsen, att föraren »förtärt starka drycker å sådan tid och till sådan myckenhet, att det skäligen (kunde) antagas, att han vid körningen varit därav påverkad».

Riksdagen godkände emellertid Kungl. Maj:ts förslag, varefter författningsändring vidtogs genom *förordning 1925* (SFS 151). Härigenom upptogs sålunda den första självständiga straffregeln för trafiknykterhetsbrott i svensk rätt. Bestämmelsens snäva tillämpningsområde föranledde emellertid inom kort reformkrav, vilka huvudsakligen utgick från de tankegångar, som förut framförts i riksdagen. Väsentliga impulser gavs även av alkoholforskningens betydande framsteg. Redan 1925 gjordes en framställning till Kungl. Maj:t om åtgärder för spridande av upplysning bland motorfordonsförare om alkoholbrukets inverkan på trafiksäkerheten, och 1928 överlämnades av Centralförbundet för nykterhetsundervisning en vidlyftig utredning i denna fråga med redovisning av den medicinska forskningens rön, vilket föranledde riksdagen samma år att bevilja anslag för en handledning i alkoholfrågan för motorfordonsförare m. fl. (Prop 244). Till *1928 års riksdag* avgav också Kungl. Maj:t ett förslag till ändrade bestämmelser om trafiknykterhetsbrott (Prop 32). I en särskild lag om fylleri m. m. föreslogs intaget ett stadgande om ansvar för den som »vid utövning av verksamhet, så beskaffad att i händelse av bristande omsorg eller besinning fara lätteligen uppstår för människors liv eller hälsa», vore »av starka drycker så påverkad, att han (kunde) antagas ej äga nödigt herravälde över sina handlingar». Då denna bestämmelse skulle göra motorfordonsförordningens stadgande om trafiknykterhetsbrott överflödigt, föreslogs detta upphävt (Prop 33). Förslaget avstyrktes emellertid av de flesta ledamöterna såväl i lagrådet som i första lagutskottet (Utl 24 och 25). Med särskild hänvisning till den medicinska redogörelse, som ovan nämnts, underströk utskottet främst de vanskligheter att draga en gräns mellan med straffbara och det straffria, som skulle orsakas av brottsbeskrivningen i det kungliga förslaget.

Utgången blev densamma, då sistnämnda lagförslag upprepades i motion vid *1929 års riksdag* (FK 105). Sitt avstyrkande motiverade första lagutskottet (Utl 10) denna gång främst med hänvisning till en pågående utredning om ny motorfordonsförordning. Vid samma riksdag hemställdes också i motioner (FK 176, AK 303) om skrivelse från riksdagen med anhållan, att Kungl. Maj:t ville vid ifrågavarande utredning låta till allvarligt övervägande upptaga frågan om införande av »en alkoholfri regim för motorförare». Kamrarnas andra tillfälliga utskott (Utl 2) förklarade sig vara ense med motionärerna om att den upptagna frågan var av mycket stor vikt och att en ändring till det bättre måste åvägabringas. Då emellertid, enligt vad utskotten inhämtat, frågan redan vore föremål för synnerlig uppmärksamhet vid den pågående utredningen, avstyrktes motionerna, vilka också avslogs av riksdagen.

Den utredning, varpå här hänsyftats, handhades av *1927 års motorfordonssakkunniga*. I deras 1929 avgivna betänkande (SOU 16) ägnades trafiknykterhetsfrågan stort utrymme. Gällande lagstiftning kritiserades som otillräcklig. Det vore ingalunda blott den »synbara berördheten» av alkohol, som vållade faror vid förande av motorfordon. En nedsättning av körförmågan bleve icke sällan följden av en högst ringa alkoholförtäring. Trafiklagstiftningens uppgift vore därför att förhindra ett alkoholbruk, som endast med svårighet kunde konstateras och som åtminstone på sina håll ansågs normalt i det dagliga livet. Med hänsyn härtill kunde det synas som om ett lagstadgat krav på fullständig avhållsamhet från alkohol i samband med motorfordonsförande vore det enda effektiva medlet för att eliminera de risker, som förares alkoholförtäring kunde medföra i trafiken. Av liknande skäl, som tidigare anförts däremot, ville emellertid de sakkunniga icke föreslå en så rigorös lagstiftning. Med anknytning till de här förut berörda lagförslagen rörande fylleri m. m. förordade de sakkunniga i stället bestämmelser »åsyftande att förhindra, att den, som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, tjänstgör som förare av motorfordon». Strafflatituden för normalfallen föreslogs omfatta böter och fängelse i högst tre månader. Vid sådana försvårande omständigheter, som nämnts i 41 § 3 mom. motorfordonsförordningen, borde kunna ådömas fängelse i högst sex månader.

I 1929 års betänkande återfinnes för första gången i officiellt sammanhang en närmare redogörelse för de blodanalysmetoder, vilka är av grundläggande betydelse för nuvarande lagstiftning. En av professorn E. M. P. Widmark lämnad framställning rörande dittills utförda forskningar intogs i betänkandet liksom ett yttrande däröver, som på framställning av de sakkunniga genom medicinalstyrelsen lämnats av Karolinska institutets lärarkollegium. Av de erhållna uppgifterna kunde slutas, att blodanalysmetoderna ännu icke blivit så genomarbetade, att en lagstiftning kunde direkt anknytas därtill. Enligt de sakkunnigas mening borde emellertid blodanalyser kunna tillmätas avsevärd betydelse som bevismedel.

De sakkunnigas förslag vann icke departementschefens anslutning. I proposition till *1930 års riksdag* med förslag till ny motorfordonsförordning (Prop 121) uttalades sålunda bl. a., att företagna medicinska undersökningar icke syntes ha ådagalagt någon användbar metod för fastställande av sådan alkoholpåverkan, som icke tagit sig yttre uttryck. Mot de sakkunnigas förslag till brottsbeskrivning anfördes samma skäl, som andragits av första lagutskottet vid 1928 års riksdag. I stället förordades, att ansvar skulle ådömas förare, som varit »synbarligen påverkad av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra fordonet».

Yrkanden om en mera omfattande reform restes i åtskilliga motioner. De mest långtgående förslagen (FK 257, AK 429) riktade sig mot förare, som »under färden eller de senast före färdens anträdande förflutna sex timmarna förtärt starka drycker eller annan stimulans, som (kunnat) försvaga hans normala förmåga av iakttagelse, uppfattning eller handling». Andra motioner (FK 262, AK 430) anslöt sig nära till de sakkunnigas förslag genom att avse förare, som varit »så påverkad att han (kunde) antagas ej äga nödigt herravälde över sina handlingar». I ytterligare motioner (FK 255, AK 425) föreslogs huvudsakligen samma avfattning men med uttrycket »måste antagas», varmed avsågs att motverka godtycke vid rättstillämpningen. En liknande lokution hade förordats inom lagrådet för den händelse 1928 års förslag till fyllerilag skulle antagas.

Andra lagutskottet (Utl 34) betonade, att enighet rådde om behovet av kraftigare åtgärder mot de trafiksäkerhetsrisker, som följde av förares spritpåverkan. Hur önskvärt det än vore med en bestämmelse om skyldighet för motorfordonsförare att helt avhålla sig från alkohol i samband med körning, kunde utskottet likväl icke finna, »att en så utformad lagregel skulle erbjuda bästa medlet att ernå det avsedda syftet». Vid valet mellan de olika förslagen till lydelse för det grundläggande straffbudet stannade utskottet för det av motorfordonssakkunniga förordade, dock med högre straffminimum och -maximum.

Sedan riksdagen godkänt utskottets förslag, infördes i *1930 års motorfordonsförordning* (SFS 284) såsom 41 § 2 och 3 mom. följande stadganden:

*2 mom.* Förer den, som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, motorfordon eller traktortåg, varom i 1 mom. förmäles, straffes med böter från och med etthundra till och med ettusen kronor eller fängelse i högst tre månader.

*3 mom.* Har förare vid förseelse, varom i 1 och 2 mom. sägs, ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må till fängelse i högst ett år dömas.

1930 års förordning innefattade även skärpningar av körkortsreglerna. Medan sökande tidigare kunnat styrka sin pålitlighet i nykterhetshänseende på vad sätt som helst, föreskrev nu i 14 § 2 mom., att av polismyndighet

utfärdat nykterhetsintyg skulle företes. Den nya brottsbeskrivningen i 41 § 2 mom. intogs också bland grunderna för körkortsåterkallelse i 15 § 3 mom. Om återkallelse skulle i allmänhet — som förut — gälla, att länsstyrelsen i sitt beslut skulle utsätta en tid av minst två månader och högst två år, efter vars förlopp ansökan om nytt körkort finge prövas. Möjlighet att i stället för återkallelse meddela varning infördes emellertid, varvid undantag gjordes för fall av trafiknykterhetsbrott, där sålunda återkallelse skulle vara obligatorisk. Minsta återkallelsetid skulle vidare i dessa fall vara sex månader.

Redan vid *1932 och 1933 års riksdagar* påyrkades motionsvägen förnyad utredning rörande trafiknykterhetsfrågan och strängare lagstiftningsåtgärder. Framställningarna avslogs med hänvisning till den korta tid, varunder de nya reglerna gällt.[1] Redan vid *1934 års riksdag* åvägabragtes emellertid på Kungl. Maj:ts förslag en avsevärd skärpning i dessa regler. Det stigande antalet trafikolyckor och den betydelse därför, som måste tillskrivas bristande nykterhet i trafiken, motiverade enligt departementschefens uppfattning väsentligt strängare straffbestämmelser (Prop 208). Någon ändring i själva brottsbeskrivningen föreslogs emellertid icke. Visserligen kunde det icke bestridas, att densamma vore i någon mån svävande, men det låg i sakens natur, att en fullt klar brottsbeskrivning icke stod att erhålla. Uttalade farhågor för godtycke i praxis hade icke heller besannats. Vad som borde åvägabringas vore blott en höjning av straffskalorna och en rigorösare rättstillämpning. Särskilt framhölls att frihetsstraff regelmässigt borde utdömas för trafiknykterhetsbrott. Då sålunda en skärpning av straffsatserna syntes påkallad, föreslogs även att brottsreglerna till följd av deras allvarliga natur skulle jämte vissa andra i motorfordonsförordningen intagna straffstadganden utbrytas och införas i en särskild av Kungl. Maj:t och riksdagen samfällt stiftad lag. Yrkanden härom hade framförts redan i samband med antagandet av 1930 års förordning.

Andra lagutskottet (Utl 35) hemställde om bifall till Kungl. Maj:ts förslag. Sålunda avstyrktes bl. a. i motioner (FK 324, AK 574) framförda yrkanden om en utvidgad kriminalisering genom ändring av brottsbeskrivningen därhän, att straff skulle ådömas förare, som varit »påverkad av starka drycker eller som eljest förtärt starka drycker på sådan tid att han därav (kunde) vara påverkad». Sedan riksdagen bifallit utskottets hemställan, utfärdades *1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon* (SFS 247), vari 1 och 2 §§ erhöll följande lydelse:

§ 1. Förer den, som är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, automobil, motorcykel varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs eller traktortåg, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio.

[1] 1932: FK motion 101, andra tillf. utskottets utl.1; AK motion, 312, tredje tillf. utskottets utl. 1. — 1933: FK motion 121, andra tillf. utskottets utl. 3; AK motion 304, tredje tillf. utskottets utl. 1.

§ 2. Har någon vid förande av fordon som i 1 § avses varit så påverkad av starka drycker som där sägs eller överskridit medgiven hastighet, och har han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Även en annan för trafiknykterhetslagstiftningen betydelsefull reform genomfördes vid ifrågavarande riksdag, nämligen *1934 års lag om blodundersökning i brottmål* (SFS 194). Departementschefen framhöll (Prop 10), att blodanalysmetoderna dåmera medgav ett tillförlitligt fastställande, huruvida och i vilken omfattning en person förtärt spritdrycker, och att de redan vunnit stor användning. Även om i mål angående ansvar för trafiknykterhetsbrott, där blodprovstagning hade sin största betydelse, även andra iakttagelser vore av vikt för domstolsprövningen, vore blodalkoholkoncentrationen ett mycket viktigt bevisdatum, särskilt som företagna undersökningar visat ett påtagligt samband mellan vissa blodvärden och läkarens omdöme om alkoholpåverkan. Då blodprovstagning icke kunde utan vidare hänföras under stadgandena om rätt till kroppsbesiktning, vore det emellertid beroende av den misstänktes goda vilja, om prov komme till stånd. Detta förhållande vore otillfredsställande och motiverade en lagreglering, som dock icke borde inskränkas till allenast förundersökning i mål om trafiknykterhetsbrott.

Kungl. Maj:ts förslag lämnades utan erinran av lagrådet och första lagutskottet (Utl 57). Det må redan i detta sammanhang antecknas, att rätten till blodprovstagning i samband med kroppsbesiktning numera getts stöd i rättegångsbalkens 28 kap. 12 § och förutsätter skälig misstanke om brott, varå frihetsstraff kan följa.

Genom *ändring i motorfordonsförordningen 1934* (SFS 245) infördes i 15 § 3 mom. rätt för polismyndighet att i vissa fall omhändertaga körkort i avvaktan på beslut om återkallelse ävensom för länsstyrelse att före slutligt beslut i sådan fråga återkalla körkort tills vidare.

1934 års reformer var av avgörande betydelse för den vidare utvecklingen, *dels* genom att den straffmätningspraxis i trafiknykterhetsmål, som alltjämt tillämpas, kan föras tillbaka därpå, *dels* genom att blodanalysmetoderna gavs ett uttryckligt erkännande i lagstiftningen.

*1936 års motorfordonsförordning* (SFS 561) innehöll i 22 § vissa nyheter med avseende å körkortsåterkallelse. Beslut därom fick sålunda icke fattas på grund av brottslig handling, innan lagakraftvunnen dom erhållits, där länsstyrelsen icke fann uppenbart, att föraren var olämplig att föra motorfordon. Vidare medgavs förare rätt att, därest han genom återkallelsebeslut fråntagits rätten att föra motorfordon under högst ett år, efter utgången av denna tid ansöka om körkortets *återbekommande*. Eljest måste hans ansökan som förut avse erhållande av nytt körkort.

Vid *1938 års riksdag* väcktes ånyo förslag om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förnyad utredning rörande trafiknykterhetsfrågan och

kraftigare åtgärder mot alkoholpåverkade förare (FK 177, AK 329). Andra lagutskottet (Utl 17) avstyrkte motionerna, enär statsmakterna genom 1934 års reformer uttryckt sin bestämda vilja att komma till rätta med den upptagna frågan och föga syntes vara att vinna med än strängare åtgärder. Motionerna avslogs också av riksdagen. Ett viktigt initiativ togs emellertid samma år genom *justitieombudsmannens skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 december 1938*, vari framlades frågan om en till alkoholkoncentrationen i förarens blod direkt anknuten lagstiftning. En reform i denna riktning syntes möjlig med hänsyn till den medicinska forskningens framsteg och skulle vara ägnad att undanröja de väsentligaste svårigheter, som vidlådde prövningen av ansvarsfrågan i trafiknykterhetsmål enligt dåvarande lagstiftning med dess allmänt avfattade brottsbeskrivning. Sedan skrivelsen underkastats remissförfarande, tillkallade Kungl. Maj:t en särskild *utredningsman 1939* för att verkställa en allsidig och förutsättningslös utredning rörande trafiknykterhetsfrågan.

Utredningsmannen lämnade i sitt 1940 avgivna betänkande (SOU 17) bl. a. en utförlig framställning rörande den widmarkska blodanalysmetoden i dess dåvarande utformning och uttalade därom, att några egentliga invändningar mot dess tillförlitlighet ur kemisk synpunkt icke längre var att vänta. Mot gällande lagstiftning kunde enligt utredningsmannen riktas två huvudinvändningar: *dels* erbjöd gränsdragningen mellan straffbar och straffri alkoholpåverkan ofta stora svårigheter, *dels* lämnade brottsbeskrivningen i viss mån åt förarens omdöme att avgöra, huruvida han var olämplig som förare eller icke. Dessa brister minskade lagstiftningens effektivitet. Vid en diskussion av tidigare framförda alternativa förslag avvisade utredningsmannen tanken därpå, att straff skulle ådömas för all spritförtäring under eller viss tid före körning. Ehuru ur många synpunkter önskvärd skulle en sådan lagstiftning icke vinna erforderlig förankring i rättsmedvetandet. I stället borde lagstiftningens uppgift vara att från förande av motorfordon hindra den som är så påverkad av alkohol, att han, enligt vad allmän erfarenhet ger vid handen, är olämplig som förare. För att genomföra denna princip med undgående av gällande lagstiftnings brister borde man anknyta straffbarheten till blodalkoholkoncentrationen under körningen. Några hinder däremot förelåg ej ur medicinsk synpukt. En sådan gränsdragning borde dock kompletteras med en allmän brottsbeskrivning. Efter granskning av olika blodalkoholvärden, som kunde komma i fråga, stannade utredningsmannen för att föreslå två brottsregler. Värdet 1,5 promille syntes motsvara den gräns, där redan enligt gällande rätt fällande dom regelmässigt följt. Överskridande av denna gräns borde medföra ansvar för trafiknykterhetsbrott i egentlig mening. Som allmän brottsbeskrivning föreslogs, att föraren »varit så påverkad av starka drycker, att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet». Någon saklig ändring i förhållande till angivelsen i gällande rätt avsågs icke därmed. Det må, med

anknytning till vad här ovan nämnts, antecknas, att brottsbeskrivningen nära anslöt till Kungl. Maj:ts förslag till 1930 års riksdag. Hade blodalkoholkoncentrationen uppgått till minst 1,5 promille, skulle föraren anses icke ha kunnat föra sitt fordon betryggande. Hade värdet varit lägre men dock minst 1 promille, skulle föraren — därest det icke kunde visas, att han icke kunnat föra fordonet betryggande — fällas till ansvar för ett ringare brott, för vilket straffet regelmässigt skulle utgöra böter.

Utredningsmannens förslag lades till grund för proposition till *1941 års riksdag* (Prop 159), dock med vissa avvikelser. I den allmänna brottsbeskrivningen hade i överensstämmelse med gällande rätt införts orden »så påverkad, *att det kan antagas,* att» etc. Härmed avsågs att förekomma tolkningen, att större beviskrav skulle uppställas än tidigare. Spörsmålet hade, som ovan visats, diskuterats redan vid tillkomsten av 1930 års förordning. Vidare föreslogs den nedre promillegränsen fastställd till 0,8 promille. Däremot ställde sig departementschefen avvisade till förslag, som under remissbehandlingen framförts därom, att straff skulle kunna ådömas även vid påverkan av annat rusgivande medel än alkohol och vid förande av annat fordon än motordrivet.

Frågan blev i riksdagen föremål för mycket delade meningar. Första lagutskottet (Utl 36) fann sålunda, att samma anmärkningar kunde framställas mot den föreslagna nya brottsbeskrivningen som mot den gällande. Vid valet mellan olika promillevärden kunde enligt utskottet två olika betraktelsesätt anläggas. *Endera* kunde man välja en gräns, vid vars underskridande de flesta ej är påverkade. *Eller* kunde man fastställa en gräns, vid vars överskridande de flesta är påverkade. Det förra alternativet vore det riktigare och motiverade gränsvärdet 0,5 promille. Utskottet föreslog, att straff skulle ådömas förare, som vore »påverkad av starka drycker», och att påverkan skulle anses föreligga vid en blodalkoholkoncentration av minst 0,5 promille. I reservationer yrkades bl. a. bifall till propositionens förslag oförändrat eller med lägre gränsvärden samt även avslag jämte hemställan om ny utredning.

Riksdagen antog Kungl. Maj:ts förslag, varefter 1 och 2 §§ i 1934 års lag erhöll följande lydelse (SFS 397):

§ 1

*1 mom.* Den som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tjugofem.

Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket avses.

*2 mom.* Är det ej styrkt, att föraren var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

§ 2

Har någon vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 § eller överskridit medgiven hastighet, och har han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Samtidigt vidtogs vissa ändringar i 21 § motorfordonsförordningen (SFS 398), varav här må nämnas, att vid återfall i trafiknykterhetsbrott inom fem år tiden mellan beslut om återkallelse av körkort och prövning av ansökan om nytt körkort skulle utgöra minst ett och högst fem år.

**Utvecklingen efter 1941 års reform**

1941 års lagstiftning har undergått endast smärre jämkningar. Trafiknykterhetsfrågan har emellertid upptagits till behandling i åtskilliga sammanhang under senare år. Sålunda blev den föremål för överväganden i det *betänkande 1944 med förslag till vägtrafikstadga* (SOU 18), som framlades av en särskilt tillkallad utredningsman. Straffansvaret för trafiknykterhetsbrott föreslogs utvidgat på två sätt (förslagets 5, 45 och 47 §§): *dels* skulle även påverkan av »stimulerande eller bedövande ämnen» föranleda ansvar, *dels* skulle även förare av andra slags fordon än som avsågs i 1 § 1934 års lag drabbas av ansvar, där han icke kunnat föra fordonet betryggande. Den alltmer intensifierade trafiken och det därmed ökade »fordonsfylleriet» motiverade enligt utredningsmannen att straffansvaret ej inskränktes till blott vissa fordonsslag. Bruket av andra rusgivande medel än alkohol spelade visserligen en mycket underordnad roll för trafiksäkerheten. Dock vore det vanligt, att för rattfylleri misstänkta förare sökte freda sig genom invändning om sådan förtäring. Ett utförligt utlåtande i ämnet hade lämnats av medicinalstyrelsen, som tillstyrkt de föreslagna bestämmelserna. Normalpåföljd enligt de förordade straffbestämmelserna i vägtrafikstadgan föreslogs vara böter med möjlighet till ådömande av fängelse i högst ett år vid försvårande omständigheter. Utredningsmannen ville dock icke förorda rätt till blodprovstagning vid misstänkt trafiknykterhetsbrott med annat fordon än som nämnts i 1934 års lag.

De nämnda förslagen blev icke lagda till grund för ny lagstiftning. Trafiknykterhetsfrågan kom i stället att upptagas till förnyad prövning i större sammanhang kring andra världskrigets slut genom 1944 års trafikförfattningssakkunniga och 1945 års trafiksäkerhetskommitté. Dessa tillsatte en gemensam beredning för denna fråga, *1946 års rattfylleridelegation,* med representanter för båda utredningarna. I sitt 1947 avgivna betänkande (stencil) uppehöll sig delegationen utförligt vid en kritik, som dåmera på medicinska grunder riktats mot den widmarkska analysmetoden. Efter att ha inhämtat yttranden däröver från medicinsk expertis hemställde delegationen, att metodens tillförlitlighet måtte göras till föremål för särskild

utredning. Med hänsyn till denna hemställan fann sig delegationen icke kunna föreslå någon ändring av gällande promilleregler. Däremot diskuterades ingående, om icke lagstiftningen borde — med frångående av straffbarhetens anknytning till promillevärdet — taga steget fullt ut och stadga ett totalförbud mot alkoholförtäring under och viss tid före motorfordonsförande. Starka sympatier uttalades därför med hänsyn till behovet av ett kraftigare hävdande av kravet på absolut nykterhet i trafiken. Främst svårigheterna att ernå en effektiv övervakning av en förbudslagstiftning föranledde emellertid delegationen att icke föreslå dylika regler. För att särskilt understryka nykterhetskravet förordades emellertid ett stadgande av innebörd, att det vid annan trafikförseelse skulle anses som en försvårande omständighet, att föraren inom åtta timmar före körningen förtärt alkohol. Likartade tankegångar hade, som i det föregående visats, framförts redan vid 1923—24 års riksdagar. Om straffsatserna anförde delegationen, att en höjning icke syntes motiverad men väl en mera nyanserad straffmätningspraxis med ökat ianspråkstagande av straffskalornas övre områden.

*1945 års trafiksäkerhetskommitté* föreslog i sitt 1948 avlämnade betänkande (SOU 20) vissa reformer i syfte att effektivisera nykterhetskontrollen över motorfordonsförare. Främst skulle detta åvägabringas genom centralisering av körkortsärendena till en enda myndighet. Någon skärpning i körkortsreglerna föreslogs däremot icke.

*1944 års trafikförfattningssakkunniga* framlade i sitt betänkande 1948 (SOU 34) bl. a. förslag till vägtrafikförordning och ny trafikbrottslag. I förstnämnda författnings 28 § föreslogs vissa generella bestämmelser upptagna rörande kvalifikationerna för fordonsförare. Enligt dessa finge fordon »icke på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest (saknade) nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet». Varje överträdelse av detta förbud förordades dock icke bliva straffbelagd. I förslaget till ny trafikbrottslag, 3 §, upptogs sålunda samma straffbud som i 1 § 1934 års lag med endast den avvikelsen, att jämväl förande av motorredskap omfattades därav. Påverkan av annat än alkohol skulle sålunda icke föranleda ansvar. I 4 § föreslogs en ny regel om straff för trafiknykterhetsbrott med cykel eller hästfordon. Rattfylleridelegationens förslag, att spritförtäring inom viss tid alltid skulle anses som en försvårande omständighet vid annat trafikbrott än nykterhetsbrott, avvisades av de sakkunniga.

De sakkunnigas förslag lades med vissa ändringar till grund för proposition till *1951 års riksdag* (Prop 30). Något straffstadgande för trafiknykterhetsbrott med annat fordon än motordrivet upptogs icke. Däremot skulle med påverkan av alkohol jämställas påverkan av »annat berusningsmedel». Ansvar för rattfylleri skulle kunna ådömas förare av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap. Promillereglerna — och därmed stadgan-

det om det ringare brottet — skulle däremot endast äga tillämpning vid förande av bil, motorcykel och traktor med släpfordon.

Andra lagutskottet (Utl 30) tillstyrkte Kungl. Maj:ts förslag i här relevanta delar, varefter utfärdades *1951 års vägtrafikförordning* (SFS 648) och *1951 års lag om straff för vissa trafikbrott* (SFS 649). Den förra upptog i 28 § den av de sakkunniga föreslagna, ovan omnämnda förbudsregeln och i 33—35 §§ regler om återkallelse och omhändertagande av körkort samt om varningsförfarande i dylika ärenden, vilka regler huvudsakligen motsvarade de förut gällande. I 4 § trafikbrottslagen intogs straffstadgandena om trafiknykterhetsbrott. Någon straffskärpningsregel för fall av försvårande omständigheter, motsvarande 2 § 1934 års lag, upptogs ej annat än för vårdslöshet i trafik enligt 1 §.

1951 års reformer var sålunda föga ingripande. Förnämsta skälet härtill var tillsättandet av *1949 års trafiknykterhetsutredning,* vars resultat icke borde föregripas. Dess betänkande framlades 1953 (SOU 20). Utredningen ägnade särskild uppmärksamhet åt den medicinska forskningens rön och åt de begagnade analysmetodernas tillförlitlighet. Mycket utförliga framställningar lämnades över dessa ämnen. Utredningens överväganden och förslag rörande lagreglernas utformning kommer i senare kapitel att särskilt uppmärksammas i samband med redovisningen av kommitténs egna ställningstaganden. I detta sammanhang skall blott lämnas en helt kort översikt.

Utredningen föreslog, att de två tidigare brottstyperna skulle bibehållas och även kompletteras med en straffregel för grova brott. Den nedre promillegränsen förordades sänkt från 0,8 till 0,5 promille med hänsyn till de resultat, som vunnits genom nya medicinska forskningar. Den övre gränsen föreslogs alltfort dragen vid 1,5 promille. Genom en förändrad brottsbeskrivning för rattfylleri skulle emellertid den praktiska betydelsen av sistnämnda promilleregel väsentligt reduceras. Ansvar skulle sålunda enligt utredningens förslag ådömas den som varit »så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå». Rattfylleriansvar skulle ifrågakomma vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap, medan endast de båda förstnämnda fordonstyperna upptogs i förslaget till stadgande om det ringare brottet. Ett särskilt straffbud föreslogs för den som vid cykling eller framförande av hästfordon företett tecken på spritpåverkan eller haft en blodalkoholkoncentration av minst 1,5 promille. Straffskalan för sistnämnda brott skulle överensstämma med den för det ringare trafiknykterhetsbrottet med bil eller motorcykel, vilken i sin tur föreslogs bli oförändrad i förhållande till gällande rätt liksom även straffskalan för rattfylleri. Enligt utredningens mening var sålunda gällande straffsatser i och för sig lämpliga, ehuru en vidgad användning av deras övre områden vore önsklig. Vidare föreslogs försök till rattfylleri kriminaliserat. Utredningen upptog även det under senare år uppmärk-

sammade spörsmålet, huruvida straffbarheten borde vara anknuten till blodalkoholvärdet under själva körningen. En förare, som vid färden hade en alkoholmängd i kroppen, som efter körningen ledde till en förhöjd blodalkoholkoncentration, borde enligt utredningens förslag bedömas som om han vid färden haft det högre alkoholvärdet. Till undanröjande av bevissvårigheter föreslogs även en presumtionsregel, enligt vilken all alkoholförtäring skulle antagas ha ägt rum före färdens avslutande, där icke föraren visade, att hela konsumtionen skett därefter. Undantag skulle dock gälla för det fall, där föraren varken insett eller bort inse, att färden kunde ge anledning till undersökning om brott mot trafikbrottslagen. Särskilda ansvarsregler föreslogs även för trafiknykterhetsbrott inom andra trafikområden än vägtrafiken. Dessa kan i detta sammanhang förbigås. Om utredningens förslag rörande körkortsreglerna må nämnas, att återkallelsetiderna förordades väsentligt utsträckta.

Ur remissyttrandena rörande utredningens förslag må här antecknas, att den föreslagna nya brottsbeskrivningen för rattfylleri väckte åtskillig kritik såsom alltför obestämd. I övrigt hänvisas till framställningen i senare kapitel.

Utredningens förslag har icke lagts till grund för lagändring i annan mån än att den nedre promillegränsen vid *1957 års riksdag* sänktes till 0,5 promille. I propositionen därom (Prop 72) anförde departementschefen inledningsvis:

»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.»

En skärpning av åtgärderna mot onykterhet i trafik kunde och borde ske på flera sätt. Som ett av de viktigaste leden därvid framstod en förstärkning av trafikövervakningens resurser. Kraftiga åtgärder vore därvidlag att emotse. En viktig uppgift tillkom även upplysnings- och propagandaverksamheten i trafiknykterhetsfrågan. Med avseende å lagstiftningens utformning antecknades till en början, att starkt delade meningar förelåg vid 1941 års riksdag, varför det vore förklarligt, att man då icke velat gå längre. En allmän anslutning hade emellertid under de gångna åren vunnits kring strängare nykterhetskrav. Departementschefen fortsatte:

»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 trafikkultur 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.»

Mot trafiknykterhetsutredningens förslag hade av ett betydande antal remissinstanser riktats kritik, enär verkställda undersökningar icke gett klart besked om att en blodalkoholhalt mellan 0,5 och 0,8 promille verkligen ökade riskerna för trafikolycka på sätt som kunde motivera en lagändring. Häremot anförde departementschefen:

»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.»

Det vill synas tydligt, att propositionen utgick från samma principiella betraktelsesätt med avseende å frågan om den rätta dragningen av en nedre promillegräns, som förordats av första lagutskottet vid 1941 års riksdag, vilket också stannat vid samma promillevärde.

Rörande trafiknykterhetsutredningens förslag i övrigt anförde departementschefen:

»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.»

Första lagutskottet (Utl 16) hemställde om bifall till Kungl. Maj:ts förslag. Rörande utlåtandets innehåll hänvisas till kap. I ovan.

Sedan riksdagen bifallit utskottets hemställan, åvägabragtes vederbörlig *lagändring 1957* (SFS 355). I anslutning härtill genomfördes även vissa jämkningar i reglerna om körkortsåterkallelse, då föreskrivna påföljder för trafiknykterhetsbrott ansågs alltför stränga för att böra utan vidare gälla även gentemot förare, som vid brottets begående haft en blodalkoholkoncentration av mindre än 0,8 promille (SFS 356 och 537). Närmare upplysningar om ändringarnas innebörd lämnas i andra avdelningen i detta betänkande.

Under tiden mellan avgivandet av trafiknykterhetsutredningens betänkande och den därav föranledda lagändringen hade ännu en utredning av stor betydelse i detta sammanhang genomförts. I anledning av att fel förekommit vid vissa å Statens rättskemiska laboratorium verkställda blodundersökningar tillkallades en särskild *utredningsman 1955* med uppgift att verkställa utredning av vissa frågor rörande laboratoriets verksamhet. I dennes 1956 avlämnade betänkande (SOU 37) redogjordes ingående för begagnade analysmetoder, varvid bl. a. upplystes att ett nytt system börjat tillämpas under 1955, vilket syntes skänka en hög grad av trygghet. En närmare redogörelse för detta system lämnas i den medicinska expertframställningen i bilaga 2 till detta betänkande. Utredningsmannen behandlade även utförligt de frågor, som anknyter till s. k. tillbakaräkning av analysvärden, sålunda beräkningar av blodalkoholkoncentrationen under körningen med utgångspunkt från det senare tagna blodprovets analysvärde. Han ifrågasatte, om gällande lagstiftning vore tillräckligt vetenskapligt grundad, och om ej anknytningen till promillevärdet under själva körningen borde ersättas med en annan lösning med hänsyn till de betydande vanskligheter, som tillbakaräkningen erbjöde.

Slutligen må nämnas, att *1953 års trafiksäkerhetsutredning* i sitt betänkande 1957 (SOU 18) föreslog väsentliga skärpningar av körkortsreglerna, vilka med vissa avvikelser genomfördes vid *1958 års riksdag*. Innehållet i de nya reglerna kommer utförligt att behandlas i detta betänkandes andra avdelning, varför de kan förbigås i detta sammanhang.

**Gällande rätt: kort sammanfattning**

Stadgandena om trafiknykterhetsbrott återfinnes sålunda i 4 § trafikbrottslagen. Detta lagrum skiljer mellan två brottstyper, vardera hänförd till ett särskilt moment.

För ansvar enligt 1 mom. förutsättes, att föraren varit så påverkad, att det kan antagas att han icke kunnat på betryggande sätt föra sitt fordon. Det fall, där påverkan föranletts av alkoholförtäring, regleras i första stycket. Härtill anknyter i tredje stycket en presumtionsregel av innehåll, att föraren skall anses ha varit så påverkad, som förutsättes för ansvar, därest alkoholkoncentrationen i hans blod uppgått till minst 1,5 promille. Denna presumtion får icke motbevisas. Förare, som varit påverkad av »annat berusningsmedel» än alkohol, skall enligt andra stycket straffas, i den mån han varit så påverkad som ovan sagts. Någon presumtionsregel finns icke för detta fall.

Alkoholbrottet enligt 1 mom. betecknas som rattfylleri. För brott, begånget under påverkan av annat berusningsmedel än alkohol, finns icke någon särskild beteckning.

Ansvar enligt 1 mom. drabbar förare av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap. Enligt 1 § 1960 års förordning om mopeder skall sådant for-

don anses som motorcykel. Promilleregeln är icke tillämplig å förare av motorredskap eller traktor utan släpfordon.

Straffsatserna omfattar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, dagsböter, dock ej under tjugofem. Samma regler gäller, vare sig påverkan föranletts av alkohol eller av annat berusningsmedel.

Ansvar enligt 2 mom. inträder, där det icke kan visas att föraren varit så påverkad, som i 1 mom. sägs, dvs. att han kan antagas icke ha kunnat föra sitt fordon betryggande. För straffbarhet förutsättes, att alkoholkoncentrationen i förarens blod uppgått till minst 0,5 men icke till 1,5 promille.

I konsekvens med 1 mom. kan ansvar enligt 2 mom. icke drabba förare av motorredskap eller traktor utan släpfordon och icke heller den som varit påverkad av annat berusningsmedel än alkohol.

Straffskalan enligt 2 mom. omfattar dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Någon särskild beteckning har ej utsatts för brott mot 2 mom. Uttrycken »rattonykterhet» och »trafikonykterhet» har emellertid vunnit allmän användning.

Förberedelse eller försök till trafiknykterhetsbrott har icke kriminaliserats. Stadganden saknas även om ansvar för medverkan. Enligt praxis kan emellertid ansvar ådömas därför. De principer, som därvid vunnit tillämpning, redovisas i kap. V.

De angivna promillereglerna är så konstruerade, att utsatta värden måste ha uppnåtts under själva körningen. Att blodalkoholkoncentrationen efteråt stiger till följd av förtäring före färdens avslutande saknar betydelse.

Vid skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott må enligt rättegångsbalkens 28 kap. 12 § kroppsbesiktning och blodprovstagning ske. Åtgärderna omfattar enligt praxis blodprovstagning och en klinisk undersökning till utrönande av alkoholpåverkan. För själva förrättningen ges regler i 13 §. Åtgärd må sålunda beslutas av polisman. Undersökningarna får ej utföras av annan än läkare och skall ske inomhus i avskilt rum. Protokoll skall föras.

Rörande reglerna om återkallelse av körkort i anledning av trafiknykterhetsbrott hänvisas till detta betänkandes andra avdelning.

# III

## Utländsk lagstiftning

Framställningen nedan bygger huvudsakligen på upplysningar, som lämnats av officella myndigheter i respektive länder. Uppgifter har därjämte hämtats från rapporter distribuerade av Economic Commission for Europe (ECE, Working Party on Road Traffic Safety), från redogörelser i den tyska tidskriften »Blutalkohol» samt från numera publicerade föredrag vid den tredje internationella trafiknykterhetskonferensen i London 1962. I framställningen har icke, där så ej framgår av innehållet, beaktats författningsändringar efter den 1 januari 1963.

### Norge

I Norge gäller alltjämt 1926 års motorvognlov och 1936 års lov om pliktmessig avhold fra alkoholnytelse for personer i visse stillinger. Betydelsefulla ändringar i dessa lagar trädde i kraft den 15 januari 1960. Dessa ändringar avsåg huvudsakligen tre frågor, nämligen frågan om påverkan av annat berusningsmedel än alhohol, frågan huruvida straffbarheten skall anknytas till alkoholmängden i kroppen i stället för till alkoholhalten i blodet samt frågan om straff för alkoholförtäring efter färden.

I motorvognloven stadgas nu att ingen får köra eller försöka köra motorfordon, när han är påverkad av alkohol (icke nykter) eller av annat berusande eller bedövande medel. Har föraren en större alkoholhalt i blodet än 0,5 promille eller en alkoholmängd i blodet, som kan leda till en så stor alkoholhalt, skall han alltid anses vara i lagens mening påverkad. Föraren får icke intaga alkohol eller annat berusningsmedel under de första sex timmarna efter färdens avslutande, om han »förstår eller må förstå», att körningen kan föranleda polisundersökning. Förbudet gäller dock ej efter det blodprov tagits eller polis beslutat att icke låta taga blodprov. I rättspraxis (se Norges Høyesteretts dom den 22 november 1960 i mål S. nr 160/60) har uttrycket »förstår eller må förstå» tolkats så, att det för fällande dom icke är nödvändigt att det finnes bevisning om att bilföraren positivt förstod, att en polisundersökning skulle äga rum, medan det å andra sidan icke är tillräckligt att han »borde förstått» att så skulle ske. Det kräves med andra ord en kvalificerad oaktsamhet. I rättspraxis har vidare spårats en tendens att innan de nya bestämmelserna blivit tillräckligt inarbetade i folkmedvetandet tillämpa villkorlig dom.

Överträdelser av nu nämnda stadganden bestraffas med fängelse i högst ett år. Vid mildrande omständigheter kan straffet bestämmas till böter. Straffet bestämmes nästan undantagslöst till ovillkorligt fängelse mellan tre veckor och tre månader.

Vid trafiknykterhetsbrott skall körkortet indragas för en tid av minst ett år. Vid återfall inom fem år skall körkortet indragas för alltid. Körkortsindragning för en tid av minst två år skall ske, när föraren vägrar att medverka till läkarundersökning eller blodprovstagning. Körkortsindragning sker i administrativ ordning.

Pliktavholdsloven är tillämplig på personer, som innehar anställning av i lagen närmare angivna slag inom försvaret eller vid trafikföretag, bl. a. på förare av motorfordon i befattning eller yrke vari befordran av personer eller gods förekommer. Lagen förbjuder nu ifrågavarande personer att under tjänsten och minst åtta timmar före tjänstens början nyttja alkohol — med undantag av öl med högst 2,5 volymprocent alkohol — eller annat berusande medel. Överträdelse av förbudet straffas med fängelse i högst ett år. Såsom överträdelse betraktas enligt lagen att en person, på vilken lagen äger tillämpning, har större alkoholhalt i blodet än 0,5 promille eller en alkoholmängd i kroppen, som kan leda till så stor blodalkoholhalt. Vid återfallsbrott kan den skyldige dömas till suspension eller avsättning från den befattning, vari han begått brottet, eller annan befattning, varå lagen är tillämplig. Lagen innehåller även ett stadgande om straff för den hotell- eller restaurangvärd, som medverkar till att en förare gör sig skyldig till överträdelse av lagen.

**Danmark**

I Danmark gäller 1955 års færdsellov. Enligt denna får den, som förtärt så mycket sprit att han ej är i stånd att föra motorfordon på ett fullt betryggande sätt, icke föra eller försöka att föra sådant fordon. En motsvarande bestämmelse finns även beträffande cyklister och dem som kör hästar. Vidare är det förbjudet att till någon som är så påverkad som förut sagts överlåta förandet av motorfordon, cykel eller hästfordon. När en person, som förtärt sprit på ett offentligt näringsställe och om vilken värden eller hans medhjälpare vet eller har anledning att antaga, att han är förare av motordrivet fordon, cykel med hjälpmotor eller häst, på grund av spritförtäringen icke är i stånd att föra fordonet eller hästen på fullt betryggande sätt, har värden eller dennes medhjälpare skyldighet att, eventuellt genom att tillkalla polis, hindra gästen att föra eller försöka föra fordonet eller hästen.

Överträdelse av förbudet att i spritpåverkat tillstånd föra motorfordon straffas med fängelse i högst ett år eller, vid särskilt förmildrande omständigheter, med böter. Ehuru lagen icke innehåller några promilleregler, har domstolarna i regel ansett den som haft en blodalkoholhalt av 1 promille eller mer vara straffbart påverkad. Normalstraffet vid ett förstagångsbrott

är vid en promillehalt av 1,0 promille 14 dagars fängelse för en bilförare och 10 dagars fängelse för en mopedförare, vid en promillehalt däröver och upp till 2,0 promille 20 dagars fängelse och vid än högre promillehalt 30 dagars fängelse. Straffet är nästan undantagslöst ovillkorligt.

Därest berusningsmedlet icke är alkohol, likställs förarens tillstånd med trötthet och sjukdom. Straffet är i dessa fall lindrigare än vid onykterhet på grund av alkoholförtäring.

Under förarbetena diskuterades frågan om promilleregler men ställdes på framtiden i avbidan på resultatet av då pågående nordiska undersökningar om alkoholblodprovets tillförlitlighet. Vidare uttalades, att bestämmelsen om straff för trafikonykterhet borde upptagas till behandling i anslutning till lagstiftningen i övriga nordiska länder.

**Finland**

De finska trafiknykterhetsbestämmelserna återfinns i vägtrafiklagen, motorfordonsförordningen och vägtrafikförordningen, alla av år 1957.

Sistnämnda förordning innehåller grundstadgandet, enligt vilken ingen får framföra fordon under påverkan av alkoholdrycker eller andra berusningsmedel eller under trötthetstillstånd. Straffbestämmelserna för onykterhet i trafik har upptagits i vägtrafiklagen. Enligt dessa regler skall den, som vid framförandet av motorfordon varit påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel, dömas till fängelse eller tukthus i högst tre år. Då fara för den allmänna trafiksäkerheten icke förorsakats och omständigheterna även eljest är synnerligen mildrande, kan straffet bestämmas till böter. Har föraren vållat annans död eller svår kroppsskada, kan straffet höjas till tukthus i åtta resp. sex år. Den som överlåter förandet av ett motorfordon till en alkoholpåverkad person, straffas med fängelse eller böter.

Enligt vad som upplysts är normalstraffet för brott mot trafiknykterhetsreglerna 5—6 månaders fängelse. Om brottet begåtts vid förande av moped blir straffet lindrigare, 1—3 månaders fängelse eller böter.

Ehuru lagen icke innehåller någon promilleregel, har blodprovsanalys, om sådan föreligger, stor betydelse för skuldfrågan. Därest blodalkoholhalten icke uppgår till 0,8 promille, underlåtes i regel åtal. Vid en blodalkoholhalt av 1,0 promille brukar föraren av domstolarna anses straffbart påverkad.

**Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland)**

Vägtrafikförordningen (Strassenverkehrs-Zulassung-Ordnung, StVZO) i dess lydelse den 6 december 1960 stadgar, att den som på grund av kroppsliga eller andliga defekter icke kan säkert röra sig i trafiken icke får taga del däri. Den som framför motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd anses i praxis falla under denna bestämmelse, liksom f. ö. även berusade fotgängare.

Överträdelse straffas enligt vägtrafiklagen (Strassenverkehrsgesetz) den 19 december 1952 med böter upp till 150 DM eller fängelse i högst sex veckor.

Nyssnämnda straffbestämmelse anses icke tillräcklig för de svårare fallen av rattonykterhet. På dessa tillämpas bestämmelser i strafflagen (Strafgesetzbuch, StGB). Enligt dessa skall bl. a. den, som är till förfång för vägtrafiken därigenom att han för ett fordon, oaktat han på grund av förtäring av alkoholhaltiga drycker eller andra berusande medel icke är i stånd att säkert föra fordonet, och därigenom framkallar fara för den allmänna säkerheten, straffas med fängelse från en dag upp till fem år eller med böter mellan 5 och 10 000 DM. Med »fara för den allmänna säkerheten» förstås fara för liv och lem, även blott för en enstaka människa, eller för egendom av betydande värde, vilken tillhör annan eller vars förstörelse strider mot det allmännas bästa. Även försök är straffbart.

Straffmätningen är icke enhetlig. I allmänhet utdömes ett kort ovillkorligt frihetsstraff (tio dagar till tre månader). Vissa domstolar dömer dock ofta till bötesstraff vid förstagångsbrott.

Lagstiftningen innehåller icke någon blodalkoholgräns, vid vilken brott föreligger. I rättspraxis spelar dock blodprovet en betydande roll. Enligt fast rättspraxis anses en blodalkoholhalt av 1,5 promille — vid förandet av tvåhjuliga fordon 1,3 promille — eller mer innefatta bevisning (som ej kan motbevisas) om att vederbörande icke kunde föra sitt fordon säkert. Detta höga gränsvärde tager hänsyn till såväl olika personers olika motståndskraft mot alkohol som den bristande tillförlitligheten i bestämningsmetoderna. Även om blodalkoholhalten enligt blodprovet understiger angivna värden, är bevisvärdet betydligt. Detta gäller särskilt vid värden över 1,0 promille. I sådana fall fordras dock ytterligare bevisning — t. ex. onormalt uppträdande i trafiken — för att styrka att vederbörande var olämplig som förare.

Blodprovstagning är obligatorisk och verkställes av läkare. Den undersökte äger rätt att för egen kontroll behålla ett blodprov. Även andedräktsprov förekommer.

Ny lagstiftning är f. n. under förberedande. Enligt denna avses allt förande av motorfordon under alkoholpåverkan medföra fängelsestraff. Vidare har en särskild kommission, bestående av vetenskapsmän, utarbetat ett betänkande i frågan om införande av promillegränser. Huruvida promilleregler kommer att införas i lag eller inte är osäkert och beror delvis på resultatet av en omfattande undersökning rörande blodprovsresultatens maximala spridning. Det antas, att den högsta möjliga spridningen icke skall ligga över ± 0,15 promille, medan högsta domstolen för närvarande utgår från en felmarginal på 0,5 promille. Det är dock möjligt att man bibehåller det nuvarande systemet men i rättspraxis reducerar de »absoluta gränsvärdena» (se ovan) betydligt. Ett offentliggjort förslag om en lagstadgad promillegräns vid 0,8 har mötts av stark opposition.

Nyssnämnda kommission utreder även det s. k. tillbakaräkningsproblemet. Den skall vidare utarbeta nya riktlinjer för blodprovstagning och -analys (enligt Widmarks metod och ADH-metoden).

År 1961 indrogs i Västtyskland 62 000 körtillstånd på grund av onykterhet i trafiken. Enligt den västtyska officiella statistiken har andelen alkoholbetingade olyckor ständigt stigit. 1960 utgjorde de alkoholbetingade olyckorna 14,5 % av alla olyckor med personskador och 24,0 % av alla dödsolyckor.

**Österrike**

I Österrike gäller sedan den 1 januari 1961 en ny vägtrafikförordning av den 6 juli 1960 (»StVO 1960»).

Den nya vägtrafikförordningen innehåller särskilda regler mot onykterhet i trafiken, enligt vilka den som befinner sig i ett spritpåverkat tillstånd (»in einem durch Alkohol beeinträchtigen Zustand») varken får föra eller sätta i gång (»in Betrieb nehmen») ett fordon. Den som har en blodalkoholhalt av 0,8 promille eller däröver skall anses påverkad. Bestämmelsen är tillämplig å alla slag av fordon. För att »förande»-rekvisitet skall anses uppfyllt fordras att fordonet satts i rörelse, oavsett om detta skett med motor- eller muskelkraft eller på grund av fordonets tyngdkraft. Med begreppet »igångsättande» (»Inbetriebnahme») förstås en handling i eller på fordonet, som är ägnad att sätta fordonet i rörelse. Att lossa bromsarna på ett fordon, som står i en utförsbacke, faller sålunda under detta begrepp men däremot icke t. ex. att öppna dörrarna till en bil eller att sätta sig på förarplatsen i en bil.

Den som bryter mot nyssnämnda bestämmelse straffas med ett förvaltningsstraff av böter från 5 000 till 30 000 Schillinge eller med fängelse från en till sex veckor. Vid återfall kan frihetsstraff ådömas jämte böter. Om den spritpåverkade föraren vållar annans död eller kroppsskada, blir han därjämte av domstol dömd till särskilt straff.

Den nya lagen innehåller detaljerade föreskrifter om andedräktsprov, läkarundersökning och blodprov. Dessa föreskrifter stadgar i huvudsak följande. Andedräktsprov får tagas av polis från den som för, sätter i gång eller försöker sätta i gång fordon, om det kan förmodas att denne är spritpåverkad. Läkarundersökning sker, när föraren är misstänkt för att vara spritpåverkad och denna misstanke vinner stöd i resultatet av andedräktsprovet, när föraren är uppenbart spritpåverkad eller när någon (förare eller fotgängare) är misstänkt för att i spritpåverkat tillstånd ha vållat trafikolycka. Föraren är skyldig att underkasta sig blodprovstagning endast i det fall att han är misstänkt för att i spritpåverkat tillstånd ha vållat annans död eller kroppsskada. Eljest är en förutsättning för blodprovstagning, att den misstänkte begär eller samtycker till provtagningen.

Om en förare, som lagligen är skyldig att lämna andedräktsprov eller att

underkasta sig läkarundersökning eller blodprovstagning, utan giltigt skäl vägrar att medverka vid provtagningen eller undersökningen, straffas han på samma sätt som den som för bil i spritpåverkat tillstånd.

Körkortsinnehavare får, om han framfört körkortspliktigt fordon, vid brott mot trafiknykterhetsbestämmelserna sitt körkort indraget. Beslut härom fattas i administrativ ordning. Indragningstiden bestämmes vid ett förstagångsbrott som regel till minst sex månader men vid återfall eller vid vållande av olycka i alkoholpåverkat tillstånd i regel till minst två år. Den dömde kan även förbjudas att under viss tid föra fordon, för vilket körkort ej erfordras, t. ex. moped eller motorredskap.

Då de s. k. alkoholbestämmelserna i 1960 års vägtrafikförordning trädde i kraft räknade myndigheterna med en ökad nykterhet i trafiken. Till en början konstaterades även en väsentlig minskning av trafiknykterhetsbrotten, men denna minskning blev icke varaktig. Under senare tid har erfarenheten visat, att den nya lagen varit i vissa avseenden ofullkomlig, bl. a. med hänsyn till de i lagen begränsade möjligheterna att taga blodprov och till att den s. k. tillbakaräkningsfrågan icke beaktats vid lagens tillkomst.

**Schweiz**

Den 1 januari 1963 trädde en ny för hela förbundsrepubliken gällande vägtrafikordning av år 1958 i kraft. Tidigare hade de olika kantonerna i vissa avseenden haft sina egna bestämmelser, vilka varierat från kanton till kanton.

Enligt den nya lagen straffas den, som påverkad av alkohol eller andra berusningsmedel för ett motorfordon, med böter upp till 20 000 francs eller 6 månaders fängelse. För den som för ett icke motordrivet fordon är högsta straffet 20 dagars fängelse eller böter å högst 1 000 francs.

Det ankommer alltid på de administrativa myndigheterna att utfärda och återkalla körkort. Då en person framfört motorfordon i spritpåverkat tillstånd, skall körkortet återkallas för en tid av minst ett år.

Den mest betydelsefulla nyheten anses vara att den nya lagen — ehuru den personliga integriteten är grundlagsskyddad — innehåller tvingande bestämmelser om blodprovstagning. Sådan lagstiftning fanns tidigare i flertalet kantoner men icke i alla. Den nya lagen innehåller vidare ett stadgande, avsett att förhindra den misstänkte att vidtaga åtgärder som kan minska blodprovets bevisvärde. Den som uppsåtligen gör motstånd eller avviker då blodprovstagning eller läkarundersökning skall äga rum eller på annat sätt försvårar för polisen att säkra rättvisande blodprov — t. ex. genom att efter en olycka men före undersökning förtära sprit — gör sig skyldig till ett brott, för vilket straffet är detsamma som vid förande av motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Om den misstänkte så begär eller om det finns anledning antaga att han förtärt sprit efter färden, skall nytt blodprov tagas minst en timme efter det första blodprovet.

Urinprov förekommer som regel icke. Andedräktsprov anses icke ha något självständigt bevisvärde.

Lagen innehåller icke någon promilleregel. Frågan om en förare varit spritpåverkad eller icke skall avgöras genom fri bevisprövning. Sedan länge har emellertid praxis intagit den ståndpunkten, att en förare, som haft en blodalkoholhalt av minst 1,0 promille, ansetts straffbart påverkad, även om andra bevis om påverkan icke förelegat. Under senare tid har vid vissa domstolar denna gräns sänkts till 0,8 promille. Övriga domstolar väntas komma att följa denna rättstillämpning.

Enligt den officiella statistiken avseende år 1961 var 8 % av alla trafikolyckor och 14 % av dödsolyckorna i trafiken alkoholbetingade. Samma år var antalet körkortsindragningar 9 861, varav 53 % på grund av bristande nykterhet i trafiken. Av de personer, som på sistnämnda grund fick sina körkort återkallade, hade 56 % varit inblandade i trafikolycka.

**Belgien**

Trafiknykterhetsbestämmelserna återfinns i en trafiklag från 1899, vilken erhöll sin nuvarande lydelse genom lagändringar den 15 april 1958.

Lagen upptager två slag av trafiknykterhetsbrott, nämligen förande av fordon efter alkoholförtäring och förande av fordon i berusat tillstånd. Den som på allmän plats för ett fordon efter det han förtärt så mycket alkohol, att han vid tidpunkten för färden hade en blodalkoholhalt av minst 1,5 promille, straffas med fängelse från åtta dagar till en månad och penningböter från 26 till 100 belgiska francs. Till samma straff dömes den förare, som visat tecken på akoholpåverkan, men vägrat att underkasta sig blodprov och till följd härav av polisman blivit tillsagd att avstå från förandet, men likväl inom två timmar från tillsägelsen fört fordonet på allmän plats. Den som i berusat tillstånd för fordon på allmän väg straffas med fängelse från 15 dagar till 3 månader och med böter från 100 till 500 belgiska francs eller med ettdera av dessa straff. Vid återfall tillämpas strängare straffskalor.

Straff stadgas även för den som uppmanar eller förleder en person, som är tydligt alkoholpåverkad, att föra fordon, liksom för den som överlämnar förandet av ett fordon till en sådan person.

Den som med vetskap om att en person skall föra ett fordon bjuder denne spritdrycker, straffas för medverkan i en av den senare vållad alkoholbetingad olycka. Bestämmelsen är i första hand avsedd för restaurangpersonal.

Då det i Belgien icke fordras körkort för att få framföra fordon, saknas bestämmelser om körkortsåterkallelse. Det föreligger dock förslag om införandet av körkortstvång. Domstolen äger emellertid frånkänna den spritpåverkade föraren rätten att under viss tid föra fortskaffningsmedel eller visst eller vissa slag av fortskaffningsmedel, även hästfordon och luftfartyg (»Dechéance du droit de conduire»), då en person gör sig skyldig till nå-

got av de ovannämnda trafiknykterhetsbrotten. Denna tid kan bestämmas till minst åtta dagar och högst sex månader vid det lindrigare brottet. Vid det svårare brottet utgör maximitiden två år. Vid återfall kan förarrätten frånkännas vederbörande för alltid. Beslut om frånkännande av förarrätten antecknas på vederbörandes identitetskort. Särskilda straff är stadgade för den som för fordon, ehuru han frånkänts förarrätten, och för den som till en sådan person överlåter att föra fordon.

Domstolen äger slutligen under vissa förutsättningar beträffande det fordon, som kommit till användning vid trafiknykterhetsbrott, antingen föreskriva att fordonet icke får användas under viss tid eller indraga fordonet.

En förare kan enligt belgisk lag tvingas att underkasta sig blodprov endast i det fall att en olycka, som antages vara alkoholbetingad, inträffat. Som ovan nämnts kan emellertid i andra fall vägran att underkasta sig blodprov medföra särskilda påföljder.

**Frankrike**

De viktigaste bestämmelserna rörande nykterhet i vägtrafiken finns upptagna i väglagen (Code de la Route) i dess lydelse efter lagändring den 15 december 1958. Denna författning stadgar straff för den som för eller försöker föra ett fortskaffningsmedel, då han är alkoholpåverkad. Straffet utgör fängelse från en månad till ett år och böter från 500 till 5 000 NF eller ettdera av dessa straff. Om en förare ouppsåtligen vållar annans död eller svår kroppsskada, tillämpas strängare straffskalor, enligt vilka frihetsstraffet kan höjas intill högst två år och bötesstraffet intill 15 000 NF. Bestämmelsen är i princip tillämplig på förare av alla slags maskiner, som är inrättade för färd på marken. Sålunda faller t. ex. cyklister under bestämmelsen.

Vid brott mot nyssnämnda stadganden äger domstolen föreskriva, att körkortet skall återkallas för viss tid, högst sex år, eller att körkortet skall återkallas och att nytt körkort icke skall få utfärdas under viss tid, högst sex år. I avbidan på rättens beslut kan polismyndigheten provisoriskt indraga körkortet.

Den misstänkte är skyldig att underkasta sig klinisk läkarundersökning och blodprovstagning. Blodprovstagning skall alltid ske vid dödsolycka. Den som vägrar att underkasta sig läkarundersökning eller blodprovstagning straffas med frihetsstraff upp till ett år och böter, högst 5 000 NF.

Den franska lagstiftningen innehåller icke några promilleregler. Ehuru blodprovsanalysen utgör endast ett bevismedel bland andra, har resultatet av analysen i praktiken stor betydelse. Åtal väckes endast undantagsvis mot en förare, vars blodalkoholhalt understigit 1,5 promille.

Normalstraff för trafiknykterhetsbrott är frihetsstraff mellan en och tre månader. Villkorlig dom meddelas i icke ringa utsträckning.

**Storbritannien**

Den 21 december 1962 trädde en ny vägtrafiklag (Road Traffic Act 1962) i kraft, vilken i fråga om trafiknykterhetsbestämmelserna i väsentliga avseenden skiljer sig från tidigare lag.

Enligt lagen straffas den som för, försöker föra eller har hand om (is in charge of) ett motorfordon och därvid är så påverkad av starka drycker eller andra berusningsmedel, att han icke har betryggande kontroll över fordonet.

Uttrycket »ha hand om» (be in charge of) är icke definierat i lagen eller dess förarbeten. I rättspraxis anses en person, som har påbörjat en färd med ett fordon, i princip ha hand om fordonet till dess han ställt fordonet på den plats, där det skall stå efter hela färdens avslutande, såframt han icke dessförinnan låtit någon annan taga hand om fordonet. Det har ansetts önskvärt att kunna ingripa mot och bestraffa en påverkad person, som kan bedömas vara en »potentiell förare», innan dennes handlande nått så långt att försök föreligger. I rättspraxis har — före en lagändring 1956 — en person som kört sin bil till ett dansställe och där druckit sprit samt därefter, enligt egen uppgift för att vila, satt sig i baksätet på sin bil, dömts enligt ifrågavarande bestämmelse. Denna är även tillämplig t. ex. på en person som styr en bogserad bil. En sådan person anses enligt engelsk rätt icke som förare. Bestämmelsen torde därjämte ha betydelse i sådana fall, då det icke kan bevisas att den person som sitter i en bils förarsäte fört bilen eller försökt att föra denna. Efter 1956 års lagändring är det möjligt för den för »handhavande»-brottet misstänkte att undgå straff, om han kan bevisa, att han icke fört fordonet, sedan han blev påverkad, och att det icke var troligt, att han skulle föra fordonet så länge han var påverkad.

Den som i påverkat tillstånd för eller försöker föra ett motorfordon straffas med fängelse i högst två år eller med böter eller med både fängelse och böter. För den som i påverkat tillstånd omhänderhaft fordonet är straffet fängelse i högst sex månader eller böter, högst 50 pund.

Den som i påverkat tillstånd fört eller försökt att föra motorfordon får vidare sitt körkort återkallat för en tid av tolv månader, om icke domstolen bestämmer annan tid för återkallelsen. Vid »handhavande»-brottet är körkortsåterkallelse icke obligatorisk annat än vid återfall.

Den väsentligaste nyheten i 1962 års lag anses vara, att den uttryckligen föreskriver, att analys av blodprov, urinprov och andedräktsprov är bevismedel. Sådana prov kan visserligen icke tagas tvångsvis. Emellertid stadgas i lagen, att vägran utan giltigt skäl att tillhandahålla sådana prov skall anses stödja annan bevisning från åklagarens sid och minska värdet av den bevisning som förebringas från den tilltalades sida. Det bör anmärkas, att den nya lagen i vad den rör andedräktsprov tillsvidare icke får tillämpas till följd av ett särskilt undantagsstadgande i samband med att lagen i övrigt trädde i kraft. Anledningen härtill torde vara, att myndigheterna alltjämt

är tveksamma om andedräktsprovets bevisvärde. Frågan är för närvarande föremål för en särskild expertundersökning.

Några promilleregler finns icke i lagen och tillämpas icke heller i praxis. Framhållas bör att de engelska domstolarna enligt gällande praxis icke ådömer straff för trafiknykterhetsbrott, därest det icke bevisas, att den tilltalade visat tydliga tecken på påverkan. Belysande är att statistik från det laboratorium, som analyserar blod- och urinprov, ger vid handen, att ingripanden mot förare med en lägre blodalkoholhalt än 1,5 promille är mycket fåtaliga, och att de flesta gripna förare, på vilka blodprov tages, har en blodalkoholhalt mellan 2,0 och 2,5 promille.

**Italien**

Före 1959 fanns icke några speciella bestämmelser rörande trafiknykterhet. Genom en ny vägtrafikförordning, som trädde i kraft den 1 juli 1959, infördes förbud att föra fordon för den som är berusad av alkohol eller andra rusgivande medel. Om föraren vid förandet icke gjort sig skyldig till svårare brott, straffas han vid överträdelse av förbudet med fängelse i högst sex månader och med böter från 25 000 till 100 000 Lire. I lagen utsäges icke hur onykterheten skall påvisas. Av praxis och rättsvetenskapliga uttalanden framgår, att det icke fordras så höggradig berusning, att den kommit till synes genom yttre iakttagbara tecken, utan att det är tillräckligt med påverkan som satt ned de högre psykiska funktionerna.

Vägtrafikförordningen föreskriver därjämte, att körkortet kan återkallas för en tid av två till tolv månader eller för alltid. Förutsättning härför är dock, att den dömde gjort sig skyldig till förseelser mot vägtrafikförordningen minst två gånger tidigare, eller, om den första förseelsen innefattat brott mot ovannämnda straffstadgande, minst en gång tidigare.

Svårigheterna att bevisa påverkan är i Italien avsevärda, enär blodprovstagning på grund av den i italiensk grundlag fastslagna habeas-corpus-principen icke kan ske mot den misstänktes vilja. Man har övervägt att — liksom i vissa stater i USA — såsom villkor för erhållande av körkort föreskriva, att sökanden lämnar ett generellt medgivande att i framtiden låta taga blodprov på sig. Om emellertid blodprov tagits och analyserats, följer italiensk domstolspraxis i stort samma riktlinjer som tysk rättstillämpning. Den som haft en blodalkoholhalt av 1,5 promille eller mer anses sålunda alltid straffbar, medan det vid lägre blodalkoholhalter fordras, att den misstänktes spritpåverkan skall ha kommit till uttryck även på annat sätt, för att han skall kunna fällas till ansvar.

För närvarande pågår undersökningar för att utreda, om andedräktsprov skall kunna användas som bevismedel i stället för blodprov.

**Sovjetunionen**

Från den 1 januari 1961 gäller för hela Sovjetunionen gemensamma vägtrafikbestämmelser, som i stort överensstämmer med de bestämmelser som från den 1 januari 1958 gällt för staden Moskva.

Enligt dessa bestämmelser är det förbjudet att även i det lättaste berusningstillstånd framföra motorfordon. Vidare förbjudes förare att använda alkoholhaltiga drycker »under hela tiden som fordonet är utanför sin ständiga uppställningsplats».

Överträdelser av dessa bestämmelser bestraffas i administrativ ordning. Följande administrativa påföljder kan ifrågakomma: 1) Muntlig varning. — 2) Varning genom hålstämpling i körkortet. — 3) Penningböter upp till 10 rubel (i grova fall upp till 25 rubel) och hålstämpling i körkortet. — 4) Vid grova fall och återfall indragning av körkortet, vid förstagångsförseelse för en tid av upp till sex månader och vid återfall för en tid av högst ett år.

I vissa fall dömes till straff för onykterhet i trafiken enligt bestämmelserna i den sedan år 1960 gällande strafflagen. Beträffande yrkesförare är bestämmelserna tillämpliga blott vid personskada eller annan svårare skada Straffet för sådana förare är frihetsstraff i högst två år med eller utan in dragning av körkortet för en tid av högst två år eller bötesstraff, högst 1 000 rubel. Andra förare kan straffas enligt strafflagen blott om personskada uppstått. För sådan förare kan bötesstraff icke ifrågakomma, men i övrigt är straffsatserna desamma som för yrkesförare. Vid vållande till annans död eller vållande av svår kroppsskada är straffet för båda förarkategorierna frihetsstraff upp till tio år och indragning av körkortet för en tid av högst tre år.

I samband med en kampanj mot vägtrafikolyckor utfärdade presidiet för Högsta Sovjet den 5 oktober 1961 ett påbud, enligt vilket den som i spritpåverkat tillstånd för motorfordon eller elektriskt drivna fordon, utan att dock vara förfallen till ansvar enligt strafflagen, skall fråntagas körkortet för en tid av ett år eller vid återfall för en tid av tre år. Avgörandet ankommer på det politiska organ, som därtill utses av den lokala partiorganisationen.

Det bör anmärkas, att påföljderna vid bl. a. trafiknykterhetsbrott kan bedömas i annan ordning. Trafikbrott betraktas såsom samhällsbrott. Den som gör sig skyldig till sådana brott kan, om hans brottslighet är ringa, överlämnas till »kamraträtten», som kan bestämma påföljden till avgivande av offentlig ursäkt eller till mottagande av offentligt klander e. dyl. Är brottet att anse som mindre samhällsfarligt, kan han i stället överlämnas till en särskild medborgarorganisation som bestämmer vilka åtgärder som skall vidtagas för hans tillrättaförande.

Blodalkoholprov förekommer icke i Sovjetunionen.

**Tjeckoslovakien**

Den tjeckiska strafflagen i dess lydelse efter den 29 november 1961 innehåller ett generellt förbud för den som har förtärt alkoholhaltiga drycker att sysselsätta sig med något, som lätt kan förorsaka personskada eller stora materiella skador. Detta stadgande anses tillämpligt å fordonsförare, men endast då föraren framfört fordonet. Överträdelse straffas med frihetsstraff upp till ett år, med någon av de i den tjeckiska lagstiftningen upptagna speciella förbättringsåtgärderna eller med böter från 500 till 50 000 tj. kronor.

Enligt en särskild lag av år 1961 gör sig bl. a. den person, som förtär alkoholhaltiga drycker, ehuru han vet att han skall föra ett motorfordon, skyldig till ett brott mot samhället, även om förande icke kommer till stånd. Det ankommer på folkdomstolarna att tillämpa lagen. Påföljden kan bestämmas till varning, offentlig tillrättavisning eller annan i lagen angiven åtgärd av liknande karaktär.

Den för trafiknykterheten mest betydelsefulla författningen anses vara den från den 1 januari 1961 gällande motorfordonsförordningen. Denna lag stadgar förbud för fordonsförare att före eller under färden förtära alkoholhaltiga drycker — varmed i detta stadgande avses drycker som innehåller mer än 0,75 volymprocent alkohol, dvs. även lättöl — och ålägger därjämte förare, som misstänkes för att ha förtärt alkoholhaltig dryck, att underkasta sig andedräktsprov och blodprovstagning. Vägran medför körkortsindragning och bötesstraff.

Tidigare kunde alkoholpåverkan konstateras blott genom klinisk undersökning.

Det har upplysts, att de nya lagstiftningsåtgärderna ansågs motiverade främst med hänsyn till resultatet av en undersökning av sambandet mellan alkohol och trafikolyckor, den s. k. Bratislava-undersökningen. Vid denna undersökning blev genom medverkan av olika myndigheter och läkare *alla* förare på vissa gator vid vissa tidpunkter systematiskt föremål för kontroll, vare sig de orsakat trafikolyckor eller icke. Från varje förare togs andedräktsprov. Visade detta, att föraren förtärt alkohol, togs även blodprov. En jämförelse gjordes sedan bl. a. mellan 418 förare, som vid viss tidpunkt på en viss gata varit invecklade i en trafikolycka eller brustit mot trafikregler, den s. k. olycksgruppen, och 418 av de förare, som vid samma tidpunkt fört bil på samma gata utan att ha orsakat olycka eller åsidosatt trafikregler, den s. k. kontrollgruppen. Jämförelsen gav det resultat, som framgår av efterföljande från redovisningen av undersökningsresultaten hämtade tabell.

Ehuru den tjeckiska lagstiftningen i princip ej accepterar, att bilförare har någon alkohol i kroppen, har i rättspraxis, bl. a. med hänsyn till felmöjligheterna vid analysförfarandet, analysresultatet icke ensamt ansetts utgöra bevis för straffbar alkoholförtäring vid ett promilletal under 0,3.

| Promille | Antal förare i kontrollgruppen i procent | Antal förare i olycksgruppen i procent | Matematiskt framräknad olycksrisk vid påverkan |
|---|---|---|---|
| — 0,30 | 88,52 | 29,43 | 1 |
| 0,31 — 0,99 | 8,85 | 21,29 | 7 |
| 1,0 — 1,49 | 1,92 | 19,62 | 31 |
| 1,5 — | 0,71 | 29,66 | 128 |

Enligt den officiella statistiken minskade antalet alkoholbetingade trafikolyckor från år 1960 till 1961 — det första år den nya lagstiftningen tillämpades — med 27 procent.

**Polen**

De gällande bestämmelserna rörande vägtrafiken finns upptagna i en strafflag av år 1932, vilken emellertid under årens lopp varit föremål för ett flertal ändringar. Dessutom innehåller en lag av den 10 december 1959 med bestämmelser mot alkoholmissbruk särskilda föreskrifter mot onykterhet i trafiken. En ny strafflag, som bl. a. kommer att innehålla trafiknykterhetsbestämmelser, väntas bli antagen under år 1963.

Den som i drucket tillstånd för ett motorfordon straffas med fängelse upp till två år eller med böter upp till 5 000 Zloty eller med båda dessa straff samtidigt. Den som vid förande av ett motorfordon i berusat tillstånd vållar en allvarligare trafikolycka straffas med fängelse upp till fem år.

I sistnämnda fall skall domstolen frånkänna vederbörande rätten att föra motorfordon under en tidsperiod av lägst sex månader och högst tio år, räknat från det domen vinner laga kraft. Körkortsindragning skall jämväl ske i förstnämnda fall under förutsättning att föraren åsidosatt även någon annan honom åliggande plikt i trafiken. Sedan hälften av den bestämda tidsperioden förflutit, äger domstolen, om den dömde förhållit sig väl, föreskriva att han äger återfå körkortet.

Vid vållande av personskada och svårare sakskador blir lagstadganden, som stadgar svårare straff, tillämpliga.

Begreppet druckenhet är icke definierat i lagstiftningen utan har närmare bestämts i rättstillämpningen. I utslag av högsta domstolen den 23 juni 1960 ansågs förekomsten av högre blodalkoholhalt än 0,5 promille hos en förare vara bevis för att denne var straffbart berusad.

Vid sidan av nämnda straffrättsliga bestämmelser finns även vissa förvaltningsföreskrifter rörande nykterheten i trafiken. Dessa är intagna i en motorfordonsförordning av år 1937 med däri senare vidtagna ändringar. Denna förordning innehåller ett allmänt förbud mot bruk av alkohol eller andra berusningsmedel i samband med förande av motorfordon. I stadstrafik är det därjämte förbjudet att över huvud taget röka, äta och dricka under färd. Överträdelse medför, att ett till körkortet hörande kontrollkort ut-

bytes mot ett annat, varav framgår att innehavaren brutit mot bestämmelserna. Undantagsvis kan körkortet indragas för en tid av tre månader. Vid återfall indrages körkortet alltid för denna tid och vid ytterligare återfall för allt längre tid, ett år, fem år och slutligen för alltid.

Genom ett utslag av högsta domstolen den 5 november 1960 har en förare med en blodalkoholhalt av 0,2 promille ansetts ha brutit mot motorfordonsförordningens förbud mot alkoholförtäring under färd.

Enligt en särskild förordning av den 25 juni 1961 kan andedräktsprov, blodprov och urinprov tagas bl. a. på den som är misstänkt för trafikonykterhet.

Enligt den officiella statistiken utgjorde år 1956 det totala antalet trafikolyckor 16 132, varav 2 131 berodde på onykterhet hos fordonsföraren. I ytterligare 415 fall angavs onykterhet hos andra trafikanter som olycksorsak. År 1961 var motsvarande tal 23 968, 3 575 respektive 881.

**Jugoslavien**

I olika delar av förbundsrepubliken Jugoslavien gäller i viss mån olika trafiknykterhetsbestämmelser. Anledningen härtill är den väsentliga skillnaden i motorfordonsbeståndet i olika delar av republiken. Förhållandet mellan antalet motorfordon och antalet innevånare var sålunda år 1961 i Slovenien 1 : 24 men i Hercegovina 1 : 128.

Enligt en för hela förbundsrepubliken gällande lag av år 1953 straffas den som onykter för ett motorfordon med penningböter upp till 10 000 dinarer eller med fängelse upp till 90 dagar. Därjämte indrages körkortet, första gången för en tid av en till tre månader men vid återfall för längre tid.

Vid sidan om denna lag finnes sedan 1955 i Slovenien — det biltätaste området i republiken — en särskild bestämmelse, som förbjuder förare i yrkesmässig trafik att framföra motorfordon, om han icke vid färdens början är helt nykter, och att förtära alkoholhaltiga drycker under tjänstetiden. I rättspraxis har stadgandet tolkats sålunda, att yrkesförare, trots att de haft en blodalkoholhalt på någon eller några tiondels promille, ansetts helt nyktra. Övriga förare har i rättspraxis ansetts straffbart påverkade, om blodalkoholhalten uppgått till 0,5 promille.

**Bulgarien**

I bulgarisk lagstiftning har alkoholfrågan en framskjuten plats. Bestämmelser, som rör nykterheten i vägtrafiken, finns upptagna i strafflagen av år 1956, i den särskilda arbetslagen samt i trafikreglementet av år 1959 och i biltransportlagen.

Enligt trafikreglementet är det ovillkorligen förbjudet att framföra motorfordon efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker. Den som i allmän eller enskild tjänst överträder detta förbud kan enligt bestämmelserna i arbetslagen åläggas disciplinstraff såsom tillrättavisning, varning eller överflytt-

ning till sämre betald sysselsättning. Är vederbörande anställd inom transportföretag, kan han enligt biltransportlagen ådömas böter från 4 till 40 leva.

Därest en berusad förare vållar kroppsskada eller annans död, blir strafflagen tillämplig. Denna lag stadgar i sådana fall synnerligen stränga straff. Medan straffmaximum för en förare som i nyktert tillstånd vållar kroppsskada är frihetsstraff i högst sex månader, kan den berusade föraren för samma brott ådömas ända upp till tio års frihetsstraff. Vid vållande till annans död är straffmaximum för den nyktre föraren tio års frihetsstraff. Samma påföljd är straffminimum, där gärningsmannen var berusad. I särskilt allvarliga fall av vållande till annans död kan den berusade föraren dömas till tjugo års frihetsstraff eller dödsstraff.

Enligt bestämmelserna i biltransportlagen skall den som för motorfordon efter alkoholförtäring frändömas rätten att föra motorfordon, första gången för en tid av sex månader, andra gången för en tid av ett år och tredje gången för all framtid.

I Bulgarien är körkortet försett med tre talonger. För varje gång innehavaren gör sig skyldig till brott mot bl. a. nyssnämnda bestämmelser avrives en talong. Då alla tre talonger avrivits, är körkortet icke längre giltigt.

Såväl blodprov som andedräktsprov användes såsom bevismedel. En motorfordonsförare är skyldig att underkasta sig sådana prov, även om han icke är misstänkt för brott mot trafiknykterhetsbestämmelserna.

Ehuru lagen icke tillåter motorfordonsföraren att förtära någon som helst alkohol i samband med körning, tolereras i rättspraxis en blodalkoholhalt av 0,3—0,5 promille.

U. S. A.

Som på de flesta andra områden råder även inom trafiknykterhetslagstiftningen avsevärda skillnader mellan delstaterna i U.S.A., ehuru vissa ansträngningar gjorts för att åstadkomma enhetliga normer.

Den största och biltätaste staten, Californien, anses ha den mest liberala trafiknykterhetslagstiftningen. Enligt dess vägtrafiklag är det olagligt att föra motorfordon under påverkan av berusande drycker. Överträdelse betraktas som ett brott, om annan person kommer till skada, men eljest som en förseelse. Föreskrifter om blodprovstagning saknas, varför några promilleregler icke kunnat tillämpas. Under ett av de senaste åren greps i Californien omkring 42 000 personer som misstänkta för trafiknykterhetsbrott. Av dessa blev endast ett fåtal dömda till frihetsstraff.

I flertalet andra stater finns lagar, som överensstämmer med rekommendationerna i den s. k. Uniform Vehicle Code av år 1944. Enligt dessa rekommendationer skall en person anses vara under inflytande av starka drycker, om alkoholhalten i hans blod uppgår till 1,5 promille eller mer, medan straff icke skall utdömas om blodalkoholhalten är 0,5 promille eller mindre. Vid en alkoholhalt mellan dessa gränsvärden skall promillehalten icke ensam

vara avgörande för frågan om straffbar påverkan. Det bör nämnas, att American Medical Association år 1960 uttalat uppfattningen, att redan en blodalkoholhalt av 1,0 promille bör anses utgöra bevis för straffbar påverkan.

Endast i ett fåtal stater finns föreskrifter om tvångsvis blodprovstagning vid misstanke om brott mot trafiknykterheten. I vissa stater, bl. a. New York, har införts s. k. »implied-consent»-lagar, dvs. lagstiftning enligt vilken den som erhåller körkort anses ha gett sitt samtycke till blodprovstagning för den händelse han skulle bli misstänkt för trafiknykterhetsbrott. Vägran att underkasta sig blodprovstagning medför i dessa stater, att körkortet återkallas.

Straffmätningen är mycket varierande. I vissa stater är frihetsstraff obligatoriskt vid förstagångsbrott. Som regel är i dessa fall frihetsstraffet mycket kortvarigt, ibland endast någon eller några dagar. Straffmaximum för bötesstraffen varierar från 100 $ till 5 000 $ vid förstagångsbrott. I de flesta stater indrages härjämte körkortet för viss tid, i regel dock högst för en tid av ett år.

**Canada**

I Canada finnes liksom i Sverige trafiknykterhetsbrott av två olika grader. Lagstiftningen skiljer mellan ett grövre brott, »förande under påverkan», och ett lindrigare, »förande med nedsatt förarförmåga». I båda fallen kan högst tre månaders frihetsstraff utdömas. Den som gör sig skyldig till det grövre brottet kan därjämte ådömas böter intill 500 $. I Canada tillämpas det ovan nämnda »implied-consent»-lag-systemet. Under senare år har andedräktsprov börjat användas i mycket stor utsträckning.

# IV

## Expertunderlag

Vid utredningsuppdragets fullgörande har kommittén lagt stor vikt vid att få en allsidig belysning av trafiknykterhetsbrotten och därom gällande lagstiftning. I detta syfte har en statistisk expertundersökning utförts. Vidare har täta samråd förekommit med medicinsk expertis.

En redogörelse för den statistiska undersökningen, sammanställd av de experter som genomfört densamma, lämnas i *bilaga 1*. På kommitténs begäran har därutöver de medicinska experter, med vilka de nämnda samråden skett, utarbetat en framställning rörande de olika medicinska frågor och synpunkter, som är anknutna till trafiknykterhetsproblemet, varvid även lämnats uppgifter om forskningens utveckling under senare år och dess nuvarande ståndpunkt. Denna framställning har intagits som *bilaga 2*.

I detta kapitel skall endast några korta noteringar göras om de frågor, som behandlas i nämnda bilagor, till vilka kommittén hänvisar. Avsikten är närmast att länka samman de statistiska uppgifter, som lämnades av 1949 års trafiknykterhetsutredning i dess betänkande 1953 (SOU 20), med de nu tillkomna samt att ange huvudpunkterna i den medicinska framställningen.

### *Statistiska uppgifter*

**Brottsutvecklingen**

Rörande trafiknykterhetsbrottens utveckling under åren efter andra världskriget lämnade trafiknykterhetsutredningen följande uppgifter[1]:

| År | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Brott | 1976 | 2347 | 1892 | 2233 | 2100 | 2900 | 3400 |

Siffrorna för åren 1950—52 angavs vara uppskattningsvis beräknade värden.

Utvecklingen under senare år framgår av efterföljande tabell,[2] vari även intagits uppgifter om antalet vanliga fylleriförseelser[3] och om den registrerade motorfordonsparkens tillväxt.[4]

[1] SOU 1953: 20, sid. 57, tab. 1, kol. 11.
[2] Brottssiffrorna hämtade ur SOS: Brottsligheten. TBL i tab. = trafikbrottslagen.
[3] Siffrorna avser i första instans till ansvar fällda personer enligt Statistisk årsbok 1959, tab. 310, och 1962, tab. 170.
[4] Siffrorna hämtade ur Statistisk årsbok 1962, tab. 170.

| År | 4 § TBL | Fylleri | Personbilar | Samtliga bilar | Motorcyklar |
|---|---|---|---|---|---|
| 1953 | 3 458 | 35 302 | 431 085 | 542 334 | 306 394 |
| 1954 | 3 967 | 36 707 | 535 857 | 652 321 | 313 805 |
| 1955 | 5 618 | 44 600 | 636 543 | 754 895 | 292 328 |
| 1956 | 7 322 | 68 286 | 734 533 | 855 148 | 266 786 |
| 1957 | 8 230 | 71 671 | 862 992 | 986 952 | 247 587 |
| 1958 | 8 486 | 65 994 | 971 973 | 1 097 837 | 221 598 |
| 1959 | 9 122 | 64 933 | 1 087 533 | 1 215 886 | 193 225 |
| 1960 | 8 217 | 63 370 | 1 193 913 | 1 324 021 | 167 593 |
| 1961 | 8 939 | 70 513 | 1 304 251 | 1 438 947 | 144 726 |

Fyllerisiffrorna har närmast medtagits för att belysa den allmänna inverkan av motbokssystemets avskaffande hösten 1955. Till den höga siffran för 1961 må antecknas, att 1962 enligt inhämtad preliminär uppgift kommer att visa ett slutresultat, som närmare motsvarar 1960 års.

Trafiknykterhetsfrågans stora betydelse framgår redan av uppgifterna om totala antalet brott mot 4 § trafikbrottslagen. Siffrorna måste emellertid ses i samband med uppgifterna om motorfordonsparkens utveckling. Att omkring 9 000 trafiknykterhetsbrott uppdagas årligen måste med hänsyn till den kraftigt stegrade trafikintensiteten betraktas som synnerligen allvarligt.

Av intresse är att jämföra ökningen av antalet trafiknykterhetsbrott och ökningen av antalet registrerade motorfordon. Utgår man från tabellen ovan, finner man, att brottssiffran ökade väsentligt mera än fordonssiffran, om hela perioden 1953—61 betraktas. Relationen blir drygt 135 %. Begränsar man jämförelsen till att avse åren 1957—61, finner man emellertid motsatt tendens. Fordonssiffran steg kraftigare än brottssiffran. Den senares ökning utgjorde drygt 85 % av den förras.

De gjorde jämförelserna är dock icke tillfyllest. Uppgifter saknas om antalet *mopeder*. Att dessa fordon under de år, som tabellen ovan omfattar, blivit utomordentligt vanliga är välkänt. Den i bil. 1 redovisade statistiska undersökningen visar, att *11,2* % av trafiknykterhetsbrotten under 1953 begicks med moped. Andelen hade 1956 stigit till *33* %. Dessa brott är naturligtvis medräknade i tabellen ovan.

Beaktas vad sist sagts står det klart, att trafiknykterhetsbrotten under senare år långtifrån ökat i takt med fordonsparkens tillväxt.

Tabellen ovan visar även, att brottssiffran stagnerat under de senaste åren. En betydande ökning skedde mellan 1955 och 1957. Att motbokssystemets borttagande fick påtaglig betydelse även i detta hänseende synes därför stå klart. Däremot har någon nämnvärd ökning av antalet brott icke registrerats efter 1957. Siffran för 1960 var rentav lägre. Lagändringen 1957, då den nedre promillegränsen sänktes från 0,8 till 0,5 promille, medförde alltså knappast någon stegring av antalet avdömda brott.

De förhållanden, som här påpekats, utgör väl icke några nyheter. Kommittén är emellertid angelägen att understryka, att det vore alldeles för-

hastat att av siffrorna draga slutsatsen, att den ifrågavarande *brottsligheten* stagnerat under senare år. Uppgifterna avser naturligtvis endast *beivrade* brott. En viktig faktor är *övervakningsresurserna*. Dessa har icke kunnat ökas i takt med den hastiga trafikutvecklingen.

Enligt kommitténs uppfattning kan man idag knappast alls uttala sig om trafiknykterhetsbrottens utveckling under senare år. Om siffrorna för åren 1957—61 visar en relativt sett minskad brottslighet eller endast att övervakningsresurserna varit uttömda eller ock bådadera förhållandena, kan man icke avgöra.

Kommittén har vid sitt arbete särskilt noga beaktat frågan om övervakningens effektivitet. Dess överväganden rörande därmed sammanhängande spörsmål kommer att redovisas i efterföljande kapitel.

**Den statistiska expertundersökningen**

Trafiknykterhetsbrotten har tidigare gjorts till föremål för statistiska utredningar. Av särskilt intresse är den ingående och värdefulla undersökning, som redovisades i trafiknykterhetsutredningens betänkande 1953.

Uppgiften för den nu genomförda expertundersökningen har icke varit att kontrollera riktigheten av tidigare vunna resultat med hänsyn till den senare utvecklingen. Avsikten har i första hand varit att genomföra en specialundersökning rörande återfall i trafiknykterhetsbrott. Uppgifter därom har väl stått att finna i tidigare utredningar. Till följd av företagna undersökningars skilda syften och olika metoder har emellertid resultaten icke varit klara. I den bilagda redogörelsen för den nu framlagda utredningen har särskild uppmärksamhet ägnats metodfrågorna. Resultaten med avseende å återfallsbeteendet har redovisats i 8 tabeller.

Då en särskild statistisk undersökning rörande återfallsfrågor framstod som önskvärd, var det naturligtvis ett viktigt intresse, att arbetet upplades på sådant sätt, att även andra uppgifter av betydelse för kommitténs utredning kunde samtidigt utvinnas. Med den uppläggning, som valts, har det också varit möjligt att bearbeta materialet för belysning av andra frågor än de med återfall sammanhängande. Att genomföra en så vittgående bearbetning, som utfördes för trafiknykterhetsutredningen, har emellertid ej ansetts påkallat. I 17 tabeller har sammanställts resultat med avseende å frågor, som synts vara av särskilt värde att få belysta till klarläggande av utvecklingen efter 1953. Till förenkling av en jämförelse mellan 1953 års undersökning och den för kommittén utförda skall nedanstående anmärkningar göras. För närmare detaljer hänvisas till redogörelserna för undersökningarna.

Det är av vikt att iakttaga, att ifrågavarande båda undersökningars resultat ej utan vidare är jämförbara. Vissa olikheter föreligger med avseende å grundmaterialen. Den nya undersökningen har, som en konsekvens av dess huvuduppgift att belysa återfallsbeteendet, utgått från förstagångs-

förbrytare. Vid den äldre undersökningen saknades däremot anledning att sortera ut återfallsförbrytarna ur materialet.[5]

En annan skillnad mellan undersökningarnas resp. material orsakas av de personer, som samtidigt dömts för trafiknykterhetsbrott och för vanligt fylleri. Dessa antecknas i kontrollstyrelsens register över fylleriförseelser men påträffas ej i registret över trafiknykterhetsbrott. Medan den nya undersökningen omfattar även dylika fall, har dessa icke medtagits i den äldre.[6]

1953 års undersökning avsåg domar under tiden 1/7 1948—30/6 1949, 1963 års domar under åren 1953 och 1956 med vissa begränsningar av materialet, som närmare angetts i bil. 1.

Båda undersökningarna har avsett *könsfördelningen* bland de för trafiknykterhetsbrott dömda. Såväl 1948—49 som 1953 och 1956 var antalet kvinnor mycket ringa, mindre än 0,5 %. Även *åldersfördelningen* har undersökts. En viss successiv förskjutning mot ett ökat antal brottslingar i de lägsta och högsta åldersklasserna kan noteras mellan 1948—49, 1953 och 1956.

Med avseende å *körkortsinnehav* kan god överensstämmelse noteras mellan de båda undersökningarna. Andelen brott, begångna med körkortspliktigt fordon av person utan körkort, utgjorde 15 % 1948—49 mot ca 17 % vartdera året 1953 och 1956.

De dömdas *tidigare belastning i nykterhetshänseende* blev i 1953 års undersökning föremål för särskilt ingående granskning. I 1963 års undersökning lämnas endast uppgifter om begångna fylleriförseelser och om vistelser på alkoholistanstalt. Dessa uppgifter anger emellertid kraftiga förskjutningar mellan de olika åren. Av de dömda 1948—49 hade 31,4 % tidigare gjort sig skyldiga till fylleri. Siffran hade 1953 sjunkit till 22,2 % men 1956 åter stigit till 29,9 %. En justering av förstnämnda siffra med hänsyn till de skillnader i materialet, som förut påpekats, påverkar icke tendensen i förhållande till 1953.[7]

Klientelet var sålunda ur allmän nykterhetssynpunkt väsentligt bättre 1953 än 1948—49 men hade betydligt försämrats 1956. Likartade tendenser visar undersökningarna rörande *de dömdas blodalkoholhalt enligt analys-*

[5] Exakta antalet återfallsförbrytare kan ej anges. Det upplyses blott (SOU 1953:20, sid. 71 f), att 177 enligt fångvårdsstyrelsens straffregister tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott. Härtill kommer de fall, där böter ådömts för det första brottet. Antar man, att proportionen mellan fängelse och böter var densamma som vid straffmätningen 1948—49 (a.a., sid. 83, tab. 24: ca 30 % böter), skulle totala antalet återfallsförbrytare ha varit 236. Siffran är naturligtvis högst osäker. Upplysningen, att en klar tendens till straffskärpning förmärkts mellan 1946 och 1948—49 (a.a., sid. 82 ff), talar dock för att siffran sannolikt ej är för låg.

[6] Med ledning av uppgifterna i a.a., sid. 61 f, synes man kunna räkna med att omkring 60 fall uteslutits ur undersökningen.

[7] Siffran 31,4 % erhålles ur a.a., sid. 67, tab. 8. Utgår man från *att* antagandena i not. 5 och 6 är riktiga, och *att* andelen fylleribelastade är densamma för återfallsförbrytarna totalt sett som för de 177, vilkas första brott upptäckts i straffregistret (55,4 % enligt a.a., sid. 74, tab. 16), erhålles en justerad siffra sålunda: $\frac{1\,956 - 1\,341 - 0.554 \times 236 + 60}{1\,956 - 236 + 60} = 30{,}6\ \%$.

*attesterna*. I 1953 års undersökning (sid. 79) redovisas blott 17 personer — mindre än 1 % — med lägre värde än 0,8 promille. Av övriga hade 28 % lägre värde än 1,5 promille, medan alltså 72 % överskred sistnämnda gräns. Förhållandet mellan de tre promillegrupperna hade väsentligt ändrats 1953: siffrorna utgjorde resp. 13,1 %, 45,4 % och 41,5 %. En viss förskjutning mot högre värden framkom 1956: resp. 9,2 %, 43,6 % och 47,2 %.

Hur skall då dessa tendenser tolkas? Att återföra dem på ändringar i det allmänna nykterhetstillståndet är icke möjligt. Särskilt bör det uppmärksammas, att motbokssystemets avskaffande knappast torde ha påverkat 1956 års material, såvitt kommittén kunnat finna. Verkningarna torde icke ha hunnit slå igenom nämnvärt redan i de brott, som blev avdömda före 1956 års utgång. Tabell 5 synes bestyrka denna uppfattning.

Enligt kommitténs tanke kan de angivna tendenserna knappast förklaras annorledes än med övervakningens varierande effektivitet. Ökningen av antalet brott har visats ovan. 1948—49 hade promillelagstiftningen ännu icke tillämpats mera än kort tid under normala förhållanden. Efterkrigstidens starka trafikutveckling hade ännu icke mer än just begynt. Polisens bristande vana vid övervakning av trafiknykterheten i enlighet med 1941 års lagstiftning medförde sannolikt, att huvudsakligen mera spritpåverkade förare blev uppmärksammade. Att ett starkt samband föreligger mellan blodalkoholhalten vid brottets begående och de tidigare alkoholvanorna visades redan genom 1953 års undersökning (sid. 79). 1953 hade läget väsentligt ändrats. Ökad erfarenhet hos polisen torde ha bidragit till att betydligt flera mindre kraftigt spritpåverkade förare blev föremål för ingripande. Siffrorna för 1956 ger enligt kommitténs tanke närmast en viss om än osäker antydan om att övervakningsresurserna varit alltför hårt ansträngda.[8]

Båda undersökningarna har vidare avsett de dömdas *bostadsort* och därvid visat likartade resultat. Förskjutningarna mellan de olika åren återspeglar i första hand landsbygdens avfolkning. Icke heller med avseende å *månad för brottet* kan mera än smärre förskjutningar noteras. Undersökningarna rörande *fordonstyp* vid brottet kan icke jämföras till följd av mopedernas tillkomst och alltmer betydande antal, varom ovan talats. Att trafiknykterhetsbrottens antal steg kraftigare än motorfordonsparkens tillväxt mellan 1953 och 1956 framgår emellertid av den nu framlagda undersökningen, som bl. a. lämnar uppgifter om antal brott per 100 000 fordon av olika typer.

Undersökningsresultaten med avseende å *orsaken till upptäckt* av trafiknykterhetsbrott, begångna med körkortspliktiga fordon, visar god överensstämmelse. Trafikolyckor svarade för 27 % 1948—49, 26,6 % 1953 och 30,5 % 1956. »Mopedfylleri» uppdagades i 7—8 % av förekommande fall genom trafikolycka. Det må även antecknas, att de särskilt anordnade trafikkontrollerna spelat mycket ringa roll för upptäckt av nykterhetsbrott.

[8] Jfr vidare nedan, sid. 65 ff.

Endast 4—5 % av ingripandena har skett i samband med sådana kontroller, såväl 1948—49 som 1953 och 1956.

De frågor, som anknyter till *straffmätningen,* kommer att närmare beröras i det följande. Här må endast antecknas, att trafiknykterhetsbrott med moped i praxis föranleder ringare straff än eljest gängse.

Det bör särskilt påpekas, som redan ovan antytts, att såväl 1953 års som 1963 års undersökningar genomgående utgått från blodanalysattesternas promillevärden, icke från de värden som lagts till grund för domstolarnas bedömning. Detta förhållande bör särskilt iakttagas vid studiet av bearbetningar rörande relationen mellan straff och blodalkoholhalt o. likn. Väl är alltså undersökningarna sinsemellan jämförbara,[9] men detaljerade slutsatser av desamma bör dragas med försiktighet.

Huvudparten av föreliggande undersökning har emellertid alltså ägnats *återfallsfrågor.* Då bil. 1 innehåller en utförlig redogörelse för tidigare utredningar, behöver någon närmare jämförelse icke här företagas. Även med avseende å resultaten kan i huvudsak hänvisas till bil. 1. Det må emellertid därom antecknas, att 18,8 % av de dömda 1953 och 9,1 % av de dömda 1956 hade begått återfallsbrott inom den aktuella perioden. Observationstiden var 5,5 resp. 2,5 år. Återfallsfrekvensen var större hos det yngre klientelet än hos det äldre. Naturligt nog var antalet återfall större hos de i nykterhetshänseende mera belastade. Med avseende å relationen mellan straffet för första brottet och återfallen är det av intresse att notera, att någon skillnad icke kan påvisas mellan dem, som ådömts böter, och dem, som ådömts kort ovillkorligt frihetsstraff. Återfallsfrekvenserna var 18 % resp. 17 % för de dömda 1953 och 7 % resp. 9 % för de dömda 1956. Av de personer, som ådömts längre frihetsstraff än två månaders fängelse, återföll väsentligt flera, 33 % av de dömda 1953 och 16 % av de dömda 1956. Detta förhållande torde vara en följd av detta klientels större belastning i nykterhetshänseende.

### *Medicinska frågor*

Framställningen i kap. II ovan har visat, att de för trafiknykterhetsfrågan viktiga medicinska frågorna varit föremål för ständig uppmärksamhet från statsmakternas sida alltsedan 1920-talet. Sålunda har vid flera tillfällen i samband med lagstiftningsarbetet på detta område föranstaltats om särskilda utredningar rörande dessa spörsmål.

På kommittén har enligt de erhållna direktiven ej ankommit att låta utföra särskilda medicinska undersökningar, dock att enligt senare lämnat bemyndigande kommittén ägt föranstalta om visst forskningsarbete av betydelse för utformningen av ett nytt formulär för protokoll över den kliniska

[9] En reservation bör göras för ev. ändrad domstolspraxis mellan 1948—49 resp. 1953 och 1956 med avseende å s.k. tillbakaräkning. Härvidlag är särskilt att uppmärksamma betydelsen av 1955 års utredning (SOU 1956 : 37). Man torde kunna utgå från att en mindre ändring i praxis hann ske under 1956.

undersökning, som alltid företages av läkare på den som misstänkes för trafiknykterhetsbrott. Utöver de därvid framkomna resultaten redovisas i expertredogörelsen i bil. 2 även andra nyare forskningsrön. Att här återge innehållet i denna bilaga skulle icke fylla något ändamål. Däremot skall de huvudfrågor, som däri blivit behandlade, antecknas.

*Blodanalysmetoderna* har, som av kap. II framgått, varit föremål för alldeles särskild uppmärksamhet under efterkrigsåren. Sedan den senaste utredningen därom framlades 1956, har vissa ytterligare förbättringar åvägabragts. I bil. 2 beskrives analysförfarandet som det idag tillämpas vid Statens rättskemiska laboratorium. Väsentligt är, att varje blodkapillär från varje provtillfälle analyseras av olika laboratoriebiträden, och att två av varandra oberoende metoder användes. Ett blodprov omfattande sex kapillärer och ett urinprov analyseras sålunda numera av flera olika personer. Stor vikt har lagts vid att det skall kunna genom biträdenas anteckningar kontrolleras i efterhand, att någon förväxling av prov ej ägt rum.

De analysmetoder, som begagnas, är *Widmarks metod* och *ADH-metoden*. Båda beskrevs i 1953 och 1956 års betänkanden. Den förra är ett kemiskt analysförfarande. Alkoholen från blodet destilleras över i vissa kemikalier. En del av dessa förbrukas, då alkoholen förbrännes till ättiksyra, varefter man bestämmer den i blodprovet befintliga alkoholmängden genom att mäta minskningen av kemikalierna. Även ADH-metoden innebär på sätt och vis en förbränning av alkohol, men endast i en första etapp, till acetaldehyd. För att omvandla alkoholen till acetaldehyd användes ett äggviteämne (»enzym»), som finns i levern och där tillsammans med ytterligare en biologisk substans (»koenzym») utövar samma funktion. Sedan föregående utredning framlades, har den förändringen införts, att i stället för enzym från lever användes ett motsvarande enzym från jäst. Detta innebär vissa fördelar, då detta enzym är mera specifikt för etylalkohol än leverenzymet. Risken för störningar genom främmande substanser är därför nu ännu mindre än tidigare. Alkoholmängden i provet beräknas genom mätning av ändringar i ljusabsorptionen i ultraviolett ljus.

Några flyktiga ämnen, som ibland intages i berusningssyfte, kan destillera över tillsammans med alkoholen, förbruka kemikalier och därför i Widmarks metod simulera alkohol. Skillnader uppstår då mellan analysresultaten enligt de två nämnda metoderna. Detta är dock sällsynt. I dylika fall användes för kontroll även en tredje metod, *gaskromatografi*. Härvid destilleras provet genom ett rör, fyllt med en pulvriserad substans, som avskiljer alkoholen från andra substanser. Alkoholen kommer ut ur röret efter en känd tidrymd och kan mätas på olika sätt.

I bil. 2 lämnas även en redogörelse för de vanligaste apparaterna för mätning av alkohol genom *utandningsprov*, däribland den av polisen begagnade s. k. alcotesten, vilken kommittén ägnat stor uppmärksamhet. Det har framhållits, att apparaten i fråga som regel medger konstaterande av alkohol

redan vid så låga blodvärden som 0,2 promille, men att möjligheterna till säker avläsning delvis är beroende av yttre förhållanden, varför man icke bör tillmäta utslaget alltför stor betydelse vid låga alkoholhalter.

Den alkoholbestämning, som sålunda kan ske med begagnande av flera skilda metoder, kompletteras med den *kliniska undersökning*, vilken enligt vad ovan sagts blivit föremål för särskild granskning i anslutning till kommitténs arbete. I bil. 2 redogöres för de utredningar, som företagits rörande det hittills begagnade formuläret för protokoll över dylika undersökningar och ett nytt sådant formulär, som provats under några månader. Det har framstått som tydligt, att det nya protokollet fungerat bättre än det gamla. Kommittén skall återkomma härtill i nästföljande kapitel i samband med redovisningen av dess överväganden rörande bevismedlen i mål om trafiknykterhetsbrott.

Ett förhållande, som ofta föranlett diskussion, är att stundom personer med mycket hög blodalkoholkoncentration av den undersökande läkaren förklaras icke vara spritpåverkade. I samband med arbetet på det nya protokollsformuläret har en särskild statistisk analys genomförts av sådana fall, där blodanalysen visat över 2,5 promille men annat än vaga symptom på alkoholpåverkan icke förelegat enligt läkarens bedömning. Vid gransningen av dylika fall måste det iakttagas, att det finns alkoholvana personer, som även vid hög promille icke företer yttre tecken på berusning. Det är rimligt att antaga, att det företrädesvis är dessa som vågar köra bil efter stor alkoholförtäring.

Motorfordonsförares *påverkan av andra ämnen än alkohol* har, som i kap. II visats, ägnats uppmärksamhet under senare år. En översikt över olika grupper av medicinska preparat, vilka används som sömnmedel eller i lugnande och avspännande syfte, lämnas i bil. 2 jämte uppgifter om deras betydelse ur de här aktuella synpunkterna. Det bör särskilt framhållas, att många av dessa ämnen icke blott själva kan, om de intages i större doser, framkalla rusliknande verkan, utan även kan förstärka effekten av samtidigt förtärd alkohol.

I övrigt behandlar bil. 2 *alkoholens omsättning i kroppen*, varvid sådana frågor särskilt beaktats, som möter i rättspraxis. Uppmärksamhet ägnas bl. a. *sambandet mellan alkohol i blod och i urin*. Då det enligt gällande rätt är det tillstånd, i vilket föraren befann sig under körningen, som skall bedömas, försöker man med hjälp av blod- och urinanalyser beräkna blodalkoholhalten vid den avgörande tidpunkten. Ju längre tid, som förflutit mellan ingripandet och provtagningen, desto ovissare blir denna bedömning. Urinprovsanalyser har emellertid visat sig vara av stort värde. Sedan 1957 har sådana prov tagits från förare, som misstänkts för trafiknykterhetsbrott. Men kan beräkna den minsta blodalkoholhalt, som är förenlig med alkoholhalten i urinen. Om kvoten mellan alkohol i urin och blod ligger omkring 1,3 kan man antaga, att alkoholhalten i blodet vid provtagningen

varit i sjunkande, och om kvoten är ännu större, att blodalkoholhalten icke varit lägre under viss tid före provtagningen. Finns två urinprov, tagna med omkring en timmes mellanrum, och visar det sist tagna en lägre alkoholhalt än det första, kan det med mycket stor sannolikhet beräknas, att blodalkoholhalten icke varit lägre 1—2 timmar före provtagningen.

I anslutning till vad sist sagts bör emellertid anmärkas, att framställningen i bil. 2 visar, att blodalkoholkurvans förlopp är underkastat stora individuella variationer och även är i hög grad beroende av tiden för alkoholförtäringen och huruvida denna skett i samband med måltid. Med hänsyn härtill har de medicinska experter, med vilka kommittén samrått, förklarat, att en *kvantitativ* tillbakaräkning av alkoholhalten från provtagnings- till körningstillfället enligt deras uppfattning praktiskt taget alltid är omöjlig. Däremot skulle man sålunda ofta kunna med rimlig grad av sannolikhet ange, huruvida alkoholhalten *sjunkit eller stigit* sedan ingripandet skedde.

Den medicinska expertredogörelsen uppehåller sig även utförligt vid frågorna om *tiden mellan alkoholförtäringens början och blodalkoholmaximum* och om *sambandet mellan alkoholförtäring och blodalkoholkoncentration.* Av framställningen i kap. V kommer att framgå, att kommittén velat tillmäta de uppgifter, som lämnats i dessa hänseenden, en synnerlig betydelse.

# V

## Kommitténs överväganden och förslag

Den svenska trafiknykterhetslagstiftningen har i stort sett haft sin nuvarande utformning sedan 1941. Endast smärre jämkningar har företagits. Den viktigaste reformen utgjordes av straffbarhetsgränsens sänkning från 0,8 till 0,5 promille 1957. Den långa tid, under vilken lagstiftningen sålunda gällt, har präglats av en väldig utveckling på trafikens olika områden. Trafikintensiteten har efter andra världskrigets slut undergått en oavbruten kraftig stegring, vilken kan förutses fortsätta.

Trafiknykterhetsfrågan har under de sista decennierna, som framställningen i kap. II visat, varit föremål för ständig uppmärksamhet från statsmakternas sida. Forskningens rön har noga beaktats. En utförlig redovisning därav lämnades av 1949 års trafiknykterhetsutredning i dess betänkande 1953. För senare forskningsrön redogöres i den medicinska expertframställningen i bil. 2 till detta betänkande. Vidare har de för trafiknykterhetslagstiftningen grundläggande blodanalysmetoderna underkastats ingående prövningar. Resultaten därav framlades bl. a. i ett betänkande 1956. Slutligen har trafiknykterhetsproblemet i flera utredningar betraktats i samband med allmänna överblickar över samhällets åtgärder för trafiksäkerheten.

Den utveckling, som skett sedan 1941, har emellertid även kommit en *samlad översyn över trafiknykterhetslagstiftningen* att framstå som behövlig. Att genomföra en sådan har varit kommitténs uppdrag.

Uppmärksamheten har i direktiven särskilt fästs vid två huvudfrågor, nämligen den gällande lagstiftningens starka anknytning till alkoholkoncentrationen i förarens blod under körningen samt påföljdssystemets stela utformning i praxis, enligt vilken korta ovillkorliga frihetsstraff regelmässigt utdömes för rattfylleri. Främst dessa båda faktorer har bedömts ge prövningen av trafiknykterhetsbrott en olyckligt schablonmässig karaktär. Mera nyanserade bedömningsnormer borde övervägas.

Kommittén delar uppfattningen, att en allmän översyn av trafiknykterhetslagstiftningen varit angelägen, och har även funnit huvudkritiken mot densamma vara till väsentligaste del befogad. Det är emellertid av vikt att redan inledningsvis understryka, att den granskning av hittills tillämpade principer, som kommittén företagit, ej utförts utifrån någon mildrad syn på de föreliggande frågorna. Motsatsen är fallet. Redan de höga totala

brottssiffrorna anger klart, att nykterhetsfrågan är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Lägges härtill de ständigt förhöjda krav på åtgärder från samhällets sida för tryggande av trafiksäkerheten, som följt av trafikintensitetens kraftiga ökning, synes det uppenbart, att målsättningen för kommitténs arbete måste vara att vinna *ökad effektivitet* åt trafiknykterhetslagstiftningen. Otvivelaktigt har hittillsvarande lagstiftning och praxis haft avsevärd verkan, men en förstärkning är lika tydligt erforderlig.

Emellertid måste det även beaktas, att trafikövervakningen icke kan ges obegränsade resurser. I och för sig önskliga reformer i trafiknykterhetslagstiftningen måste därför noga betraktas också ur synpunkten, i vad mån lagbuden kan förväntas bli möjliga att upprätthålla i erforderlig utsträckning. Väsentlig vikt måste läggas vid att åstadkomma en sådan avvägning, att tillgängliga resurser tages i anspråk främst för centrala uppgifter. Möjliga förenklingar i handläggningsformerna är av betydande intresse. Dessa synpunkter har kommittén ägnat stor uppmärksamhet.

En konsekvens av det sagda är även, att en förhöjning av trafiknykterhetslagstiftningens *preventiva* verkan är angelägen. Detta förutsätter i sin tur klara och rediga principer, som vinner god anknytning i det allmänna rättsmedvetandet. Kommittén kommer i det följande att, med särskilt beaktande av dessa synpunkter, utförligt diskutera de olika principiella frågor, som anknyter till trafiknykterhetslagstiftningen. På en rad punkter har det därvid varit erforderligt att särskilt uppmärksamma sammanhang och överensstämmelse med annan lagstiftning, främst den nya brottsbalken.

Som förut nämnts upptages i denna avdelning icke sådana frågor, som sammanhänger med körkortsreglerna. Dessa kommer att behandlas i andra avdelningen.

### *Det straffbelagda områdets avgränsning*

Åtskilliga frågor anknyter till bestämningen av det straffbelagda området enligt trafiknykterhetslagstiftningen. Den gärning, som kan innefatta ett trafiknykterhetsbrott, kan helt allmänt beskrivas så, att någon för ett fordon efter förtäring av alkohol eller annat medel med likartad effekt. Ansvarsområdets bestämning förutsätter, att minst fem frågor besvaras. Vilka typer av *fordon* skall åsyftas? Vad skall inläggas i *förande* av ett fordon? *Var* skall förandet ha ägt rum? *Vad slags medel* skall ha förtärts? *Vilken effekt* skall förtäringen ha lett till?

I detta första avsnitt skall endast den sistnämnda frågan upptagas. Den synes nämligen inrymma den centrala problemställningen, vid vars lösning lagstiftningens grundtankar måste komma till synes, medan de övriga gäller speciella spörsmål av mera sekundär betydelse. I fokus för intresset ur trafiksäkerhetssynpunkt står uppenbarligen de fall, där, enkelt uttryckt, någon efter spritförtäring kör i den allmänna trafiken med en vanlig bil

eller motorcykel, sålunda ett motorfordon med hög konstruktiv hastighet. Den primära frågan måste vara, om någon avvikelse från absolut nykterhet kan tolereras av lagstiftningen i dessa huvudfall. Frågan besvaras i gällande rätt så, att fordonsförande efter spritförtäring icke skall föranleda ansvar, där blodalkoholkoncentrationen under färden ej uppnått 0,5 promille, om icke föraren redan av en ringare förtäring blivit så påverkad, att han kan antagas icke ha kunnat föra fordonet »på betryggande sätt». Huruvida denna ståndpunkt även framdeles bör intagas, eller vilket alternativ som i annat fall bör väljas, är sålunda de huvudfrågor, vilka skall behandlas i detta avsnitt. Från den utgångspunkt, som här anges, skall sedan övervägas, i vilka brottstyper de ifrågakommande gärningarna bör indelas, hur man bör betrakta förtäring av annat rusgivande medel än alkohol, samt slutligen hur de speciella brottsrekvisiten bör utformas, sålunda betydelsen av fordonstyper och färdplatser samt innebörden i »förande» av ett fordon.

För detta avsnitt gäller sålunda premisserna, *att* fråga är om ett motorfordon med hög konstruktiv hastighet såsom en bil eller en motorcykel, *att* färden skett i vanlig trafik och på vanligt sätt, och *att* föraren förtärt alkohol.

**Totalförbud mot förande av motorfordon under alkoholpåverkan?**

Vid varje tillfälle, då trafiknykterhetslagstiftningens utformning varit föremål för prövning, har det från statsmakternas sida uttalats, att fullständig avhållsamhet från alkohol i samband med motorfordonsförande är det ur trafiksäkerhetssynpunkt mest önskvärda. Tanken på att straffsanktionera en sådan absolut nykterhetsregel har emellertid funnits icke böra förverkligas, av skäl som nedan skall närmare beröras. Oavsett ståndpunkten härvidlag är det uppenbarligen ur principiell synpunkt en grundfråga för lagstiftaren, om alkoholförtäring över huvud kan anses förenlig med motorfordonsförande. Kommittén finner därför angeläget att utveckla skälen för sin ståndpunkt i denna fråga. Härför talar också, att nuvarande lagstiftning icke synts ge klart uttryck för den bakomliggande grundtanken.

Trafiknykterhetslagstiftningens uppgift är att på ett effektivt och följdriktigt sätt motverka den *fara för trafiksäkerheten,* som orsakas av att motorfordon framföres av alkoholpåverkade förare. Med »fara» måste härvid förstås *varje ökning av riskerna för trafikolycka,* utan någon gradering. Själva grundsynen, att spritförtäring är oförenlig med motorfordonsförande, måste bygga på inställningen, att man principiellt icke kan godtaga någon som helst riskökning till följd av sådan förtäring. Att en sådan åsikt kommit att vinna allt starkare stöd av trafikutvecklingen är uppenbart.

*Varje* alkoholförtäring medför självfallet icke, att förarens förmåga blir *mindre än envar annan förares.* Den alkoholmängd, som erfordras, för att en erfaren och skicklig förares förmåga att föra sitt fordon skall nedsättas

under en oerfaren och mindre skicklig förares, är säkerligen ej obetydlig. Hänvisningar till detta förhållande har ofta utgjort grund för kritik mot trafiknykterhetslagstiftningen. Utifrån det betraktelsesätt, som här angetts, framstår emellertid jämförelsen mellan en lindrigt påverkad, skicklig förare och en helt nykter men mindre skicklig förare som missvisande. En väsentlig skillnad ligger däri, att den förre *själv nedsatt sin körförmåga på sätt som icke kan godtagas*. Att körkortsinnehavare företer väsentliga skillnader med avseende å förarskickligheten är både uppenbart och ofrånkomligt. Särskilt vid den starka intensitet, som alltmer kännetecknar de svenska trafikförhållandena, bygger en rimlig grad av trafiksäkerhet bl. a. på förekomsten av ett stort antal verkligt skickliga förare. Att en sådan nedsätter sin förmåga genom spritförtäring kan så mycket mindre ursäktas genom hänvisning till förekomsten av sämre förare, som just hans egen höga skicklighet i opåverkat tillstånd är en faktor av betydelse för den allmänna trafiksäkerheten.

En omdebatterad fråga är *när* riskökning i trafiken inträder till följd av alkoholförtäring. Härvidlag är till en början att anteckna som klart bestyrkt av medicinsk forskning och allmän erfarenhet, att en nedsättning av förarförmågan i allmänhet sker långt innan symptom på alkoholpåverkan blir märkbara för föraren själv och hans omgivning. Bland de funktioner, som tidigast nedsättes, märkes särskilt de med synen förknippade. Ögats synfält och förmåga till omställning mellan ljus och mörker minskas. Förarens iakttagelseförmåga avtager, och hans reaktionstid ökas.

I vad mån nedsättningen av förmågan att föra motorfordon begynner omedelbart, redan vid den ringaste alkoholförtäring, är en fråga på vilken den medicinska forskningen ännu icke synes ha enats om ett definitivt och generellt svar. Vissa forskare anser sig ha funnit belägg för ett jakande svar, andra åter har hävdat, att man i allmänhet har att räkna med vissa låga »tröskelvärden», vid vilkas överskridande en riskökning i trafiken normalt inträder. Frågeställningen diskuterades av *1949 års trafiknykterhetsutredning*, till vars närmare uttalanden kommittén återkommer nedan. I detta sammanhang må blott antecknas, att utredningen i princip ansåg ett totalförbud mot motorfordonsförande efter alkoholförtäring motiverat »med hänsyn till den av utredningen konstaterade nedsättningen i körförmågan redan efter en mycket ringa förtäring» och då det vore »ett trafiksäkerhetsintresse att förhindra även de allra lägsta graderna av riskökning». Först vid en blodalkoholkoncentration av 0,4 promille kunde det emellertid enligt utredningens uppfattning hävdas, att nedsättning av körförmågan är lika sannolik som motsatsen.

Kommittén har ingående diskuterat det berörda spörsmålet med den medicinska expertisen och kommit till uppfattningen — vilken synes nära överensstämma med den av 1949 års trafiknykterhetsutredning hävdade — att *varje* alkoholpåverkan *kan* medföra en riskökning vid förande av mo-

torfordon, ehuru det knappast kan med säkerhet påstås, att så *måste* vara förhållandet i varje enskilt fall. Härtill är att lägga, att en förare *aldrig kan själv avgöra,* när en nedsättning av hans körförmåga börjat inträda, något som också ofta med skärpa understrukits i samband med trafiknykterhetslagstiftningens utformning.

Mot bakgrunden av det nu utvecklade finner kommittén, att grundinställningen till frågan om alkohol och motorfordonsförande måste vara den förut angivna. Då någon som helst riskökning till följd av förares spritpåverkan icke kan godtagas, kan icke heller någon alkoholförtäring över huvud generellt »godtagas» i anslutning till motorfordonsförande. Lagstiftningens syfte måste vara att verka för fullständig nykterhet i trafiken. De ökade risker, som redan en mycket ringa spritkonsumtion *kan* medföra, och som får större betydelse ju mera trafikintensiteten stegras, gör det angeläget, att denna inställning bringas till klart uttryck.

Den närmare *graden* av fara för trafiksäkerheten, som i de enskilda fallen orsakas av alkoholpåverkade förare, beror uppenbarligen av även andra faktorer än den förtärda alkoholmängden. Hur en avvägning mellan de olika faktorerna bör ske i lagstiftning och praxis är en fråga, som kommer att utförligt behandlas i det följande, men som i detta sammanhang är ovidkommande.

Utgår man från den grundsyn, som här angetts, uppkommer omedelbart den förut antydda frågan, om ej ett totalförbud bör införas mot förande av motorfordon under påverkan av alkohol. Denna fråga har tidigare vid flera tillfällen diskuterats i samband med trafiknykterhetslagstiftningens utformning. Den väcktes redan på 1920-talet och berördes av *1927 års motorfordonssakkunniga* i deras 1929 avgivna betänkande. Totalförbud avstyrktes, främst med motiveringen att ett krav på absolut avhållsamhet, som endast riktades mot en viss grupp av medborgare, icke skulle ge önskat resultat. Därutöver framhölls, att förbudet i icke ringa utsträckning kunde förutses bli överträtt utan ingripande eller mera kraftig reaktion från det allmänna rättsmedvetandet. Frågan har senare gång efter annan upptagits till förnyad prövning. *1939 års utredningsman* förklarade folkpsykologiska skäl tala emot ett totalförbud. *1946 års rattfylleridelegation* och *1949 års trafiknykterhetsutredning* uppehöll sig utförligt vid frågan. Sitt avstyrkande motiverade utredningen sålunda:

»En förbudsregel skulle emellertid även medföra betydande nackdelar. Med hänsyn till alkoholvanornas utbredning i vårt land skulle den säkerligen komma att sakna allmän resonans i rättsmedvetandet och ofta bli överträdd. Bevissvårigheterna bleve även stora. Endast undantagsvis skulle det bli möjligt att bevisa, att förtäring skett under förbjuden tid. I tillämpningen skulle man därför i stor utsträckning bli hänvisad till blodalkoholhalten som bevismedel, och en promilleregel skulle då bli nödvändig. I detta avseende visar också erfarenheten från Norge att straff för överträdelse av förbudsregeln inte utdömes annat än i rena undantagsfall. Man är som regel hänvisad till blodalkoholvärdet och an-

vänder då 0,5 promille som presumtionsregel. Därigenom blir även rattfylleri-lagen tillämplig och det dömes efter denna. Naturligtvis skulle en förbudsregel kunna utformas så, att den helt baserades på förekomsten av alkohol i blodet dvs. såsom en bestämmelse om straff för den förare i vars blod kan påvisas alkohol. I praktiken måste emellertid även en sådan regel innebära svårigheter i tillämpningen. En förare kan inte med säkerhet veta, när all förtärd alkohol förbränts. Varje kvarvarande rest skulle emellertid göra honom straffbar. En invändning, som också kan göras mot en förbudsregel, är att den kan befrämja angiveri och därmed komma att i många fall få olyckliga verkningar.

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

Liknande skäl hade anförts även av delegationen. Kommittén kan i huvudsak ansluta sig till dessa synpunkter. Betydelsefulla faktorer har emellertid idag tillkommit, som gör frågan förtjänt av nya överväganden.

Till en början påkallar den väldiga stegringen av trafikintensiteten uppmärksamhet även i detta sammanhang. Kommittén hänvisar härvidlag till vad i kap. IV anförts. Enorma skillnader föreligger idag mot läget vid tiden för avgivandet av trafiknykterhetsutredningens betänkande. En fortsatt kraftig utveckling kan förutses. Härtill är att lägga, att kravet på nykterhet vid ratten kraftigt inskärpts genom långvarig lagstiftning och sträng domstolspraxis och tvivelsutan idag vunnit en stark anslutning i det allmänna tänkandet. Då nu krav reses på ytterligare och effektiviserade åtgärder för nykterhet i trafiken, synes folkpsykologiska skäl icke kunna med samma fog som tidigare anföras mot ett totalförbud. Beaktas bör även, att flera andra länder, däribland Norge, byggt sin trafiknykterhetslagstiftning på totalförbudsregler.

Nu anförda skäl har föranlett kommittén att överväga, om icke lagstiftaren borde taga steget fullt ut och införa ett straffsanktionerat totalförbud mot förande av motorfordon under alkoholpåverkan. Kommittén har likväl ansett sig icke kunna förorda en sådan åtgärd. Två huvudskäl talar däremot. *För det första* skulle en effektiv övervakning av lagstiftningens efterlevnad icke kunna åstadkommas. Kommittén har haft särskild uppmärksamhet riktad mot den nuvarande lagstiftningens effektivitet. Dess iakttagelser härvidlag kommer att redovisas i det följande. En bestämd uppfattning är, att åtskilligt ännu är att önska beträffande övervakningen av gällande reglers efterlevnad. Ett drastiskt medel att inrikta uppmärksamheten på trafiknykterhetsfrågan vore onekligen att stadga straff för varje spritförtäring i samband med förande av motorfordon. Då en sådan utsträckning av straffansvaret ofrånkomligen skulle till stor del stanna på papperet, anmäler sig emellertid starka betänkligheter däremot. Lagstift-

ningen skulle otvivelaktigt leda till en mindre tilltalande slumpmässighet i ingripandena. Av vikt är även att erinra om att beivrande av trafiknykterhetsbrott, och då särskilt de minst allvarliga, förutsätter användning av personella tvångsmedel, främst blodprovstagning. Dylika tvångsmedel är så pass allvarliga ingrepp mot den enskilde, att inflation eller slumpmässighet i deras användning icke får befordras.

*För det andra* måste, alldeles oberoende av möjligheterna att övervaka nykterheten i trafiken, en alltför långtgående kriminalisering i stor utsträckning bli ett slag i luften till följd av bevissvårigheter. Alkoholens förbränning, varom upplysningar lämnas i den medicinska expertredogörelsen, torde göra det i praktiken ogörligt att beivra alltför låga påverkansgrader. Särskilt måste det uppmärksammas, att en viss tid — regelmässigt över en timme — förflyter mellan gripande och blodprovstagning. Att anknyta lagstiftningen *endast* till alkoholförtäring under viss tidsrymd före färden skulle måhända minska bevissvårigheterna men synes föga tilltalande, då därmed ansvar skulle kunna inträda, även om all förtärd alkohol skulle ha förbränts vid tiden för körningen.

Vad sist anförts synes kommittén antyda, att ett straffsanktionerat totalförbud mot förande av motorfordon under alkoholpåverkan *över huvud* ej är ett realistiskt alternativ. Ett ansvarsfritt område måste behållas. Frågan blir då, efter vilka principer detta bör bestämmas. Uppenbart är att en bedömning av påverkan efter en mera obetydlig spritkonsumtion nästan alltid måste förutsätta kännedom om alkoholmängden i blodet. De fall är naturligen fåtaliga, där yttre symptom på påverkan kan iakttagas efter en ringa förtäring. Någon motsvarighet till den nuvarande nedre promillegränsen måste därför fastställas. Detta kan emellertid ske på flera sätt.

Gällande rätt begagnar sig av konstruktionen med en *relativ* straffbarhetsgräns för rattfylleri enligt 4 § 1 mom. trafikbrottslagen men en *absolut* enligt 2 mom. för »rattonykterhet». För ansvar enligt 1 mom. förutsättes sålunda, att föraren varit så påverkad att han kan antagas icke ha kunnat »på betryggande sätt» föra fordonet. Ansvar enligt 2 mom., inträder, då sådan påverkan icke kan visas ha förelegat, och är helt avhängigt av att blodalkoholkoncentrationen uppgått till minst 0,5 promille. Att detta värde uppnåtts är angivet som ett objektivt rekvisit — f. ö. det enda — för straffbarhet.

De lösningar, som sålunda valts i nuvarande lagstiftning, kan enligt kommitténs mening med fog kritiseras i flera hänseenden. Till en början avviker redan uttrycket »på betryggande sätt» från det betraktelsesätt, som här anlagts. Då en person fälles till ansvar enligt 2 mom. kommer därmed att utsägas, att det icke kan anses styrkt, att han icke kunnat föra sitt fordon betryggande. Det oegentliga häri markeras av presumtionsregeln, enligt vilken föraren *skall* anses icke ha kunnat föra fordonet betryggande, om alkoholkoncentrationen i blodet uppgått till 1,5 promille, ett värde

som, enligt vad i den medicinska expertframställningen visas, förutsätter en mycket avsevärd spritförtäring. Så snart det angivna värdet underskrides, om också bara med en obetydlighet, kan det mildare straffstadgandet tillämpas, dvs. föraren må anses ha fört sitt fordon »betryggande».

Angivna uttryckssätt i gällande lagstiftning måste anses olyckliga. Som skall visas i senare sammanhang bygger de också på en föråldrad uppfattning om de med alkoholförtäring förenade riskerna vid motorfordonsförande. Utgångspunkten bör vara, att framförande av motorfordon aldrig sker »på betryggande sätt», då föraren förtärt alkohol.

En enligt kommitténs mening mindre tillfredsställande konsekvens av gällande lagstiftnings avfattning är också, att den som haft *lägre* blodalkoholkoncentration än 0,5 promille, väl kan drabbas av ansvar men *endast enligt det strängare stadgandet* eller sålunda för rattfylleri men icke för »rattonykterhet».

Sistnämnda förhållande är en ofrånkomlig konsekvens av att den nedre promillegräns, som fastställts, konstruerats som en absolut gränslinje för ansvaret enligt det mildare straffbudet. Viktiga principiella invändningar kan resas mot sådana fasta promillegränser över huvud. Det måste sålunda fasthållas, att *alkoholpromillen i blodet är en artificiell mätare* redan av *påverkansgraden,* vilken även beror av individuella faktorer. Än mera gäller detta *graden av orsakad fara för trafiksäkerheten,* vilken, som tidigare understrukits, är avhängig av flera omständigheter i det aktuella fallet. Även om blodprovsanalysen måste bli det alldeles dominerande bevismedlet i de fall, som är att hänföra till det straffbara områdets undre del, talar sålunda både medicinska och rättsliga skäl mot en absolut promillegräns.

Till det sagda kommer, att konstruktionen i gällande rätt är ägnad att stimulera ett »promilletänkande» hos allmänheten, som måste anses olyckligt. Ur *preventiv* synpunkt måste det vara angeläget att motverka den föreställningen hos fordonsförare, att lagstiftaren »godtager» viss alkoholpåverkan, med därav följande spekulationer över den risk för påföljd som kan vara förenad med att föra motorfordon efter viss spritförtäring.

Vid övervägande av de synpunkter, som här utvecklats, har kommittén kommit till uppfattningen, att en ny lagstiftning bör mera klart och följdriktigt utgå från den allmänt omfattade grundsynen om alkoholförtärings oförenlighet med motorfordonsförande. Endast från denna utgångspunkt synes det möjligt att uppbygga ansvarsregler, som är invändningsfria ur logiska och principiella synpunkter.

Den angivna grundsynen bör enligt kommitténs mening bringas till uttryck genom att i en ny lagtext stadgas straff för envar som *över huvud* framför motorfordon i anslutning till alkoholförtäring, *där icke förseelsen kan anses ringa.* Vilka fall, som av *praktiska* skäl undantages från straffsanktion, bör utsättas särskilt med angivande av att de anses som »ringa förseelser».

Den lagtekniska konstruktion av trafiknykterhetsbrotten, som kommittén kommer att föreslå, bygger sålunda på grundtanken, att någon formell *straffbarhetsgräns* icke skall finnas utan i stället en *ansvarsfrihetsregel* för ringa fall. Åtskilliga fördelar utöver de redan nämnda har synts vara att vinna av denna konstruktion, vars närmare utformning skall utvecklas i det följande.

I den föreslagna ansvarsfrihetsregeln bör, av skäl som förut utvecklats, intagas en anvisning om ett nedre promillevärde. För att fråga icke skall bli om en fast och absolut promillegräns, bör stadgandet utsäga, att förseelse »*må* anses ringa», där blodalkoholkoncentrationen understigit det angivna värdet.

Med den föreslagna avfattningen skulle det *å ena sidan* bli klart, att angivet promillevärde *icke får överskridas*. Invändningar om att förarens höga körskicklighet och andra omständigheter bör föranleda, att en förseelse anses ringa även vid högre alkoholkoncentration i blodet, skall sålunda lämnas obeaktade.

*Å andra sidan* ger den föreslagna avfattningen *utrymme för ansvar även vid underskridande* av fastställd promillegräns. Uppenbarligen är denna möjlighet av större principiell än praktisk betydelse. Skulle emellertid i det enskilda fallet graden av påverkan i förening med andra omständigheter, såsom körsätt och platsen för körningen, föranleda, att faran ur trafiksäkerhetssynpunkt varit större eller gärningen eljest framstått som mera kvalificerad än vad som måste anses ligga i en rubricering som »ringa förseelse», skall ansvar kunna ådömas. Denna möjlighet synes även böra tillmätas viss betydelse ur *preventiv* synpunkt. Dels understrykes, att lagstiftningen icke betraktar viss spritpåverkan som generellt godtagbar, dels inskärpes vikten av särskild försiktighet vid körningen.

Kommittén har särskilt övervägt, om rättssäkerhetssynpunkter kan anses tala emot den här föreslagna lagtekniska konstruktionen. En invändning, att en fast och absolut nedre promillegräns är att föredraga, därför att en fordonsförare bör med säkerhet veta, när han kan anses överträda den straffbara gränsen, är emellertid icke bärkraftig. Någon sådan vetskap skulle nämligen icke föreligga heller vid en fast promillegräns. Hur hög promillen blir av en viss spritkonsumtion eller hur länge alkoholen stannar i kroppen, utgör frågor, som fordonsförare icke kan själva bedöma. Som förut understrukits bör de icke heller spekulera däröver. Det bör också erinras om att kommitténs förslag, som ovan påpekats, såtillvida ej innebär någon ändring i förhållande till gällande rätt, som en förare redan nu kan straffas för det *grövre* brottet, även om han ej uppnått den nedre promillegränsen. Alldeles oavsett dessa omständigheter förekommer det i vidsträckt omfattning, att lagstiftaren kriminaliserar ett visst förfarande men lämnar möjlighet för de rättstillämpande myndigheterna att låta en gärning passera ostraffad såsom ringa efter en prövning av omständigheterna kring densamma.

Till frågan om en fast och absolut nedre promillegräns bör stadgas, anknyter även spörsmålen, huruvida över huvud *en generell gräns* bör gälla och om *ett enda gränsvärde* bör utsättas. Härvidlag är att anmärka, att gällande lagstiftning väl inskränker sig till *ett* nedre värde men att gränsen *ej* är generell. Motorredskap och traktorer utan släpfordon är sålunda undantagna från båda promillegränserna. En sådan differentiering kan enligt kommitténs mening vara värd att övervägas med hänsyn till andra omständigheter än fordonets art. Kommittén kommer i det följande att uppehålla sig främst vid den allmänna promillegränsens tillämpning för olika slags fordon och i fall av inträffad trafikolycka. Kommittén har, som senare skall närmare utvecklas, icke funnit *principiella* betänkligheter föreligga mot att stadga mer än ett enda undre gränsvärde.

**Allmän nedre promillegräns**

Frågan blir närmast, vilket värde som skall *i allmänhet* markera gränsen mellan ansvar och icke ansvar. Vid fastställandet av ett sådant gränsvärde är i första hand den medicinska forskningens rön om betydelsen av olika blodalkoholvärden att beakta. En utförlig framställning därom lämnades av *1949 års trafiknykterhetsutredning*, som förordade gränsens sänkning från tidigare 0,8 till 0,5 promille, vad också genom lagändring 1957 blev statsmakternas beslut. Utredningen redogjorde för utförda undersökningars resultat med avseende på olika tröskelvärden men underströk även, att några exakta »trappsteg» av naturliga skäl icke kan generellt påvisas. Sammanfattningsvis anfördes bl. a. följande:

»Enligt de i kap. 6 redovisade experimentella undersökningarna finner man att vid blodalkoholvärden under 0,4 promille mer än halva antalet av de undersökta förarna icke ens med de känsliga metoder, som använts, företett någon nedsättning av körfunktionerna. Detta innebär, att vid sådana alkoholvärden föreligger övervägande sannolikhet för att körförmågan ej nedsatts.

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

Ett accepterande av promilletalet 0,5 såsom undre gränsen för här ifrågavarande brottslighet innebär naturligtvis, att undantagsvis en person med speciella fysiska egenskaper eller särskilt stor alkoholvana kan komma att dömas för att han haft denna blodalkoholhalt även om man inte ens med användande av de finaste nu kända metoderna skulle ha kunnat påvisa någon nedsättning av hans förarfunktioner. Det måste emellertid anses vara ur samhällets synpunkt så betydelsefullt att undanröja den ökade risk, som förare med denna alkoholhalt normalt löper, att den antydda olägenheten bör tagas. Att på dylikt sätt, såsom en särskild brottstyp, straffbelägga ett förfarande, även om det i det konkreta fallet icke inneburit någon fara, förekommer f. ö. icke alltför sällan inom straffrätten och då särskilt inom det polisrättsliga området.»

I stort sett torde den uppfattning, vartill kommittén kommit, ej avvika från den av 1949 års trafiknykterhetsutredning uttalade. Dock bör det framhållas, att de medicinska experter, med vilka kommittén samrått, särskilt understrukit, att det är orealistiskt att söka fixera ett promillevärde som ett generellt skiljemärke mellan olika påverkansgrader. Det har framhållits, att mera kategoriska påståenden skulle strida mot medicinsk erfarenhet. Att varje person medför ständigt stigande risker i trafiken med stigande alkoholförtäring är lika uppenbart som att graden av risk vid olika mått av förtäring varierar mellan individerna. Frågan är sålunda, vilka risker samhället är berett att i allmänhet godtaga utan att ingripa med straffpåföljd. Detta bedömande måste ske på annan bas än exakta riskmätningar, vilka aldrig kan generaliseras.

Vad som däremot kan mätas är *den promille som i olika tidsskeden och under olika utgångsbetingelser följer av olika mått av alkoholförtäring.* En utförlig redogörelse härför har lämnats i den medicinska expertredogörelsen, vartill här kan hänvisas. De framlagda undersökningsresultaten synes motivera en ändrad syn hos både allmänheten och de rättstillämpande myndigheterna på de båda viktiga frågorna, hur stor alkoholkonsumtion som i själva verket måste ligga bakom en viss promille, och hur lång tid som måste förflyta efter spritförtäringens slut, innan promillen nedgått till låga värden. Om båda frågorna torde oriktiga föreställningar vara allmänna. En viktig anledning härtill torde vara, att de värden, som tidigare presenterats, vanligen framräknats som resultat av experimentell alkoholforskning utan särskild hänsyn till de betingelser, som gäller i det vardagliga livet. Sålunda blir promilletalet avsevärt högre, där alkohol intages efter en längre fasta — ett fall som ur medicinsk synpunkt är av grundläggande intresse — än där spritförtäringen sker i anslutning till måltid. Det torde vara vanligt, att denna skillnad förbises vid studiet av framlagda forskningsresultat.

Enligt kommitténs mening är det lämpligare och riktigare att lagstiftaren vid sitt bedömande i första hand beaktar den skedda *alkoholförtäringen* och ej utgår från spekulationer över den därav *i allmänhet följande risken.* Hur stor spritkonsumtion, som normalt icke skall medföra ansvarspåföljd, synes vara en fråga, som bättre lämpar sig för ett bedömande, vilket ändock måste avgörande påverkas av yttre samhällsfaktorer, såsom främst den aktuella trafiksituationen i landet. Kommittén finner också denna mening naturlig utifrån grundinställningen, att man över huvud icke kan godtaga någon riskökning i trafiken till följd av förares alkoholförtäring. Sålunda ställer sig kommittén avvisande till den av 1949 års trafiknykterhetsutredning utvecklade tankegången, att man bör välja ett gränsvärde, vid vars överskridande det kan anses säkert, att övervägande antalet fordonsförare fått sin körförmåga nedsatt.

Innan kommittén kan övergå till att redovisa sina närmare överväga-

den och förslag rörande den nedre promillegränsens bestämning, måste ytterligare en viktig synpunkt på denna fråga behandlas, nämligen möjligheterna till en *effektiv övervakning* av lagstiftningens efterlevnad. Kommittén har, som förut nämnts, ägnat särskild uppmärksamhet åt frågan, med vilken effektivitet den hittillsvarande lagstiftningens efterlevnad övervakats, och vilka förväntningar som kan hysas beträffande en reviderad lagstiftning. Vissa iakttagelser av allmän natur har redovisats i kap. IV. Det har sålunda förefallit tydligt, att väsentligt ökad effektivitet i ingripandena ägde rum mellan 1948 och 1953. Vidgad erfarenhet jämte ökade övervakningsresurser och en till följd av den starkt stegrade trafikintensiteten skärpt uppmärksamhet på hithörande problem ledde till en betydande ökning av observansen gentemot även mera lindrigt påverkade förare. Den senare utvecklingen har varit svårare att bedöma.

Det statistiska material, som förebragts vid utförda expertundersökningar, är över huvud icke väl ägnat att bilda grund för en närmare uppfattning om ifrågavarande spörsmål. Undersökningarna har nämligen utgått från de fall, som under berörda år *föranlett fällande domar*. För att få en bild av övervakningens effektivitet måste man utgå från *totala antalet ingripanden* och studera deras resultat. En sådan undersökning kan endast utföras med utgångspunkt i de till Statens rättskemiska laboratorium insända blodproven. Ur laboratoriets statistik har inhämtats, att totalsiffran för tagna blodprov — vari ingår en obetydlig del för andra ändamål än utredning om trafiknykterhetsbrott — omedelbart steg efter 1945 till drygt 3 000, vilken totalsiffra med små variationer hölls under åren 1946—1949. Därefter inträdde en kraftig successiv ökning med omkring 1 000 ytterligare prov årligen, tills totalsiffran 1955 nådde i det närmaste 10 000. Under de därpå följande åren har sammanlagda antalet insända blodprov varit:

| 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 001 | 12 485 | 13 000 | 13 972 | 13 369 | 14 039 | 13 155 |

Dessa siffror anger sålunda en klar stagnation. Lagändringen 1957, då straffbarhetsgränsen sänktes från 0,8 till 0,5 promille, medförde endast en ringa ökning. Samtidigt har trafikintensiteten kraftigt stegrats. Motsvarande tendens visar, som i kap. IV sagts, brottsstatistiken. Enligt kommitténs mening skulle det vara alldeles förhastat att av siffrorna draga slutsatsen, att *brottsligheten* stagnerat. Lika sannolikt — eller måhända *mera* sannolikt — är, att stagnationen har sin grund i att *trafikövervakningens resurser* icke varit tillräckliga. Härför talar särskilt det ringa utslaget av 1957 års lagändring.

Uppenbart är, att möjligheterna till en effektiv övervakning av trafiknykterhetslagstiftningens efterlevnad alltid måste avtaga med brottens

svårhetsgrad: ju ringare brott, desto mindre utsikt till upptäckt och beivrande. En kraftig påverkan är självfallet lättare att iakttaga än en lindrig. Samtidigt torde det vara uppenbart, att de lindrigt spritpåverkade förarna måste antagas vara väsentligt flera än de påtagligt påverkade. För att bilda sig en uppfattning om ingripandena i de lägsta promilleklasserna har kommittén låtit genomgå analysattesterna för de blodprov, som insänts till Statens rättskemiska laboratorium dels under juli 1956, dels under juli och augusti 1962, sålunda omedelbart före resp. fem år efter 1957 års lagändring. Materialet har indelats i promillegrupper. Vid den närmare granskningen har måst uppmärksammas, att de angivna promillevärdena hänför sig till tidpunkten för *blodprovstagningen*, dvs. att en viss tidsrymd alltid förflutit efter *ingripandet*. Normala förhållandet har i samtliga promillegrupper varit, att alkoholmängden enligt analysattesten understigit den vid gripandet på grund av förbränning under mellantiden. Någon exakt bild av relationen mellan blodalkoholhalt och ingripanden, som kan åskådliggöras med precisa siffror, kan till följd av det sagda ej erhållas. Ett studium av materialet har dock synts kommittén otvetydigt ge vid handen, att *de allmänna tendenserna* kan slutas därav.

Resultatet av genomgången visas i efterföljande tabell. Vid uppställningen av denna har kommittén utgått från det av de medicinska expertredogörelserna klart framgående förhållandet, att en blodalkoholhalt av mer än 1 promille normalt innebär en mera påtaglig och märkbar påverkansgrad. Med hänsyn till vad nyss sagts om tiden mellan ingripande och blodprovstagning och även till att alla värden angetts med den i rättsmedicinska sammanhang iakttagna säkerhetsmarginalen för analysfel — vars innebörd skall närmare beröras i det följande — har det synts lämpligt att till en grupp sammanföra attester, som visat minst 0,8 promille. På samma sätt har värden mellan 0,5 och 0,8 promille sammanlagts, medan övriga redovisas per 0,1 promille.

| Blodanalysresultat | Juli 1956 | Juli-aug. 1962 |
|---|---|---|
| ≧ 0,8 ‰ | 1 213 | 2 304 |
| 0,5 < 0,8 ‰ | 89 | 284 |
| 0,4 < 0,5 ‰ | 26 | 66 |
| 0,3 < 0,4 ‰ | 22 | 70 |
| 0,2 < 0,3 ‰ | 17 | 52 |
| 0,1 < 0,2 ‰ | 10 | 48 |
| < 0,1 ‰ | 79 | 104 |
| Summa | 1 456 | 2 928 |

Till totalsiffrorna kommer ett mindre antal odugliga blodprov. I *grova* tal — angivna med de reservationer som ovan understrukits — har kommittén uppskattat de allmänna tendenserna sålunda. 1956, då straffbarhetsgränsen gick vid 0,8 promille, avsåg över 80 % av ingripandena mera

påtagligt påverkade förare (minst 1 promille vid ingripandet), medan mindre än 10 % av de misstänkta förarna hade mellan 0,5 och 1 promille vid gripandet. Återstående ca 10 % avsåg än lindrigare påverkade. Motsvarande siffror för 1962, då straffbarhetsgränsen sänkts till 0,5 promille, har kommittén uppskattat till drygt 75 %, knappt 15 % resp. ca 10 %. En kontrollräkning för maj 1963 har gett närmast samma siffror som juli och augusti 1962.

Även om de anförda siffrorna är mycket grova, lärer tendensen vara så tydlig, att dess giltighet icke kan ifrågasättas. En ofrånkomlig slutsats synes kommittén vara, att *ingripanden mot lindrigt påverkade förare sker med ringa effektivitet.* Likaledes synes det stå klart att, som redan totalsiffrorna ovan antytt, *1957 års lagändring ej avsatt väsentliga spår i ingripanden.* En viss ökning torde ha skett, men den synes mycket ringa. Den närmare relation, som siffrorna ovan lämnar, kan självfallet icke läggas till grund för några slutsatser.

Kommittén har fullföljt sin undersökning genom infordrande av förundersökningsprotokollen rörande de personer, som enligt attesterna under juli och augusti 1962 haft lägre alkoholkoncentration i blodet än 0,8 promille. Avsikten var att i första hand utröna dels fördelningen på orsaker till ingripande, dels antalet fall med särskilt lång intervall mellan körningen och blodprovstagningen. Materialet är alltför ringa, för att några siffror bör lämnas för olika promillegrupper. Helt allmänt kan dock följande sägas. De fall, som till följd av *sen blodprovstagning* måste ha berett särskilda vanskligheter, var icke fåtaliga och ökade helt naturligt i de lägsta promilleklasserna, men totala antalet underskred väsentligt vad kommittén antagit som sannolikt. Inträffad *trafikolycka* visade en anmärkningsvärd stabilitet som upptäcktsorsak, hur materialet än fördelades på promilleklasser. Siffran låg genomgående strax över 25 %. Härtill bör antecknas, att motsvarande siffror för antalet *dömda* var, enligt den för 1949 års trafiknykterhetsutredning utförda statistiska undersökningen ca 27 %, och enligt den här i bil. 1 redovisade för 1953 knappt 25 % och för 1956 ca 23 %.[1] Den obetydligt högre siffran i kommitténs egen undersökning i förhållande till sistnämnda båda tal utjämnas, om man frånräknar de fall, där i samband med trafikolycka även andra än föraren underkastats blodprovstagning. *Osäker eller felaktig körning* minskade självfallet sin andel väsentligt vid lägre påverkansgrad. De upptäcktsorsaker, som i stället ökade sin andel, var *kontroller av olika slag,* rutinmässiga, särskilt anordnade osv. De *särskilt anordnade* kontrollerna, som orsakat endast några få procent av de fällande domarna, hade föranlett över 10 % av ingripandena i de lägsta promilleklasserna. Därav kan dock i och för sig icke någon särskild slutsats dragas. Mera påtagligt påverkade förare gripes naturligen väsentligt oftare av annan orsak, varför de särskilda

[1] Märk att mopedisterna väsentligt påverkat siffrorna för 1953 och 1956. Jfr ovan, sid. 46.

kontrollernas relativa betydelse måste minska i denna kategori. Att ingripandena mot lindrigt påverkade förare innebär vanskligheter för polisen och måste medföra en viss slumpmässighet och i ett relativt större antal fall icke leder till resultat, är likaledes givet och har redan ovan framhållits.

De iakttagelser rörande övervakningen av gällande lagstiftnings efterlevnad, som ovan redovisats, har lett kommittén till uppfattningen, att det främsta önskemålet idag är att öka effektiviteten i ingripandena mot förare, som överträder redan de nuvarande reglerna. Då det gäller att fastlägga en normalgräns mellan ansvar och straffrihet, måste det vara en utgångspunkt, att det är mera angeläget att gripa flera förare med större alkoholmängd i blodet än att straffa ytterligare några som är mera lindrigt påverkade.

Som redan av det föregående framgått, är kommitténs uppfattning icke, att övervakningen som sådan kan göras till föremål för kritik. Snarare lärer det förhålla sig så, att de tillgängliga resurserna icke har räckt till för att möta en så kraftig stegring av trafikintensiteten, som inträtt under senare år. Den successiva ökning av övervakningsresurserna, som redan skett och kommer att fortsätta, bör otvivelaktigt komma de centrala arbetsuppgifterna tillgodo. Med hänsyn härtill har kommittén avvisat icke blott möjligheten av ett straffsanktionerat totalförbud mot fordonsförande efter spritförtäring utan även tanken att föreslå en mera väsentlig sänkning av den nuvarande nedre promillegränsen. Då övervakningen av sådana mera avsevärt utvidgade ansvarsregler icke kan förväntas ens efter en ökning av polisresurserna fylla rimliga anspråk på effektivitet, skulle lagstiftningen icke tillvinna sig den allmänna respekt, som är erforderlig för uppnåendet av eftersträvad *preventiv* verkan.

Mot en mera kraftig sänkning av den nedre promillegränsen talar också de bevissvårigheter, som enligt vad ovan påpekats gör sig gällande vid ingripanden mot låga påverkansgrader. Vad i den medicinska expertredogörelsen upplyses om alkoholens förbränning är av vikt att iakttaga i detta sammanhang. En alkoholmängd på endast några tiondels promille kan lätt hinna bortgå under tiden mellan ingripandet och blodprovstagningen. En alltför låg promillegräns skulle därmed leda till slumpmässighet icke blott i ingripande utan även i påföljd. Huruvida straffansvar skulle följa för en låg påverkansgrad skulle vara avhängigt av sådana ur lagstiftningens synpunkt ovidkommande faktorer som förarens individuella förbränningshastighet för alkohol eller om ingripandet skett på landsbygden eller i stad med därav följande olika svårigheter att snabbt få provtagning utförd etc.

Frågan om den allmänna ansvarsfrihetsgränsens bestämning måste sålunda enligt kommitténs mening i dagens läge bli en fråga om *endera* ett bibehållande av nuvarande gränsvärde vid 0,5 promille *eller* en sänkning till 0,4 promille. De flesta av de skäl, som anförts mot en mera kraftig

sänkning, kan naturligtvis andragas även mot en mindre. Invändningarna är tvivelsutan i och för sig ej obefogade. Emellertid måste ytterligare synpunkter vägas mot desamma.

Till en början synes det tydligt, att en sänkning av den nedre gränsen bör utgöra ett gott incitament för en ökad uppmärksamhet på nykterhetsfrågan i den allmänna trafikövervakningen, något som är av vikt redan i dagens läge och som blir av särskild betydelse vid förstärkta resurser.

Kommittén vill vidare anknyta till vad inledningsvis i detta kapitel sagts om vikten av att hos allmänheten inskärpa, att en reviderad lagstiftning, som ger vidgat utrymme för ett beaktande av alla omständigheter i de enskilda fallen, ej innebär en mildrad syn på trafiknykterhetsbrotten. Tvärtom bygger kommitténs både uppdrag och överväganden på ett av utvecklingens krav ytterligare skärpt allvar i betraktelsesättet. Att en sänkning av den nuvarande allmänna straffbarhetsgränsen i samband med en revision av nu tillämpade normer bör tillmätas en viktig preventiv funktion synes tydligt.

Emellertid är det icke blott allmänhetens syn på trafiknykterhetsfrågan, som måste beaktas. Detsamma gäller även domstolsbedömningen. Då kommittén föreslår, att en promillegräns icke längre skall utgöra en ovillkorlig skiljelinje mellan brott av olika svårhetsgrad, är det angeläget, att detta icke leder till en mildare bedömning av fordonsförande under alkoholpåverkan. Kommittén återkommer till detta spörsmål i det följande men vill i detta sammanhang betona, att en utvidgning nedåt av ansvarsområdet för det ringare brottet måste vara ägnat att motverka en ogynnsam utveckling av domstolspraxis.

En sänkning av den nuvarande nedre promillegränsen kan alltså ur vissa synpunkter framstå som önskvärd redan i och för sig. En avvägning av skälen för och emot en sådan åtgärd måste ske mot bakgrunden av den medicinska expertredogörelsen, varvid, som förut påpekats, enligt kommitténs mening särskilt avseende bör fästas vid lämnade uppgifter om sambandet mellan alkoholförtäringens storlek och blodalkoholkoncentrationen.

Då man går till den medicinska framställningen för att utröna, vad värden på 0,4—0,5 promille motsvarar i förtärd alkoholmängd, bör följande förhållande uppmärksammas. Samtliga de nu och i samband med tidigare utredningar framlagda undersökningsresultaten hänför sig till *blodanalyser utan något sådant avdrag för statistisk osäkerhet, som göres inför domstol.* Denna omständighet, som icke berördes då gränsen fastställdes till 0,5 promille, innebär, att 0,5 promille i de medicinska framställningarna motsvarar f. n. 0,37 promille vid domstol. Den som uppges med säkerhet ha detta värde, kan med exakt samma sannolikhet sägas ha haft 0,63 promille (± 0,13). Är målsättningen, att ansvar skall drabba den »riskkategori», som i nyssnämnda framställningar avses med 0,5 promille, måste sålunda en lägre siffra utsättas i lagtexten. Det är ingalunda logiskt nöd-

vändigt, att lagtexten upptager samma promillevärde, som forskningarna har hänfört sig till. Lagstiftaren har att fastställa en gräns, vid vars iakttagande det åsyftade resultatet kan förväntas bli uppnått. Att i de enskilda fallen rättsäkerhetsskäl motiverar en kraftig säkerhetsmarginal nedåt, så att det blir med tillfredsställande säkerhet fastställt, att en straffbelagd handling verkligen företagits, är en annan sak. Domstolsprövningen avser *det enskilda fallet*, medan lagstiftningen bör taga sikte på *genomsnittsfallet*. Sättes straffrihetsgränsen t. ex. till 0,4 promille, träffas alltså *i stort sett* »riskkategorien» ned till 0,5 promille etc.

Att i detta sammanhang upprepa vad som sägs i den medicinska expertredogörelsen är uppenbarligen opåkallat. Följande anteckningar må emellertid göras utöver en allmän hänvisning till sagda framställning. Av de försökspersoner, som redovisas i *tabell XXII a*, avseende förtäring av starksprit under en konsumtionstid av 10 minuter, skulle samtliga de tre, vilka intagit 10 cl, ha undgått ansvar enligt gällande lagstiftning. En sänkning av den allmänna ansvarsgränsen till 0,4 promille skulle ha drabbat en (nr 3). Av de fem, som förtärt 13 cl, skulle endast en (nr 8) ha inför domstol redovisats med högre blodalkoholkoncentration än 0,5 promille, ytterligare en (nr 5 b) med högre värde än 0,4 promille. Av de fyra, som intagit 14—16 cl, erhöll två högre blodalkoholhalt än 0,5 promille (nris 4 och 6 b). Övriga två nådde icke heller 0,4 promille. Återstående personer, vilka intagit minst 17 cl starksprit, hade samtliga drabbats av ansvar enligt gällande rätt utom en (nr 17), som druckit 20 cl och nådde högst 0,41 promille efter gängse avdrag med 0,13 promille.

*Tabell XXII c*, avseende förtäring av starköl under en konsumtionstid av 10—60 minuter, visar, att tre burkar å vardera 45 cl medfört straffbar promille enligt gällande rätt för sju av nio personer. Av återstående två hade en (nr 19 b) drabbats av en sänkning till 0,4 promille.

I *tabell XXX* kan avläsas genomsnittlig blodalkoholkoncentration för en person med en kroppsvikt av 75 kg, som 1—2 timmar efter måltid druckit olika kvantiteter starksprit under en konsumtionstid av 10—60 minuter. Tages även här vederbörlig hänsyn till avdraget å 0,13 promille inför domstol, befinnes det, att en förtäring av 12 cl icke skulle ha medfört ansvar ens om gränsen gått vid 0,4 promille. Efter intagande av 18 cl skulle 0,4 men icke 0,5 promille ha kunnat styrkas. En konsumtion av 23 cl skulle däremot redan enligt gällande rätt ha kunnat beivras. Tabell XXX är såtillvida i detta sammanhang mera upplysande än de nyssnämnda, som förutsättningarna med avseende å kroppsvikt och tidigare intagande av föda är gemensamma.

Enligt kommitténs uppfattning anger de medicinska undersökningarna klart, att den nuvarande gränsen vid 0,5 promille måste anses väl hög. Särskilt det sistnämnda exemplet, som alltså avsåg genomsnittssiffror, pekar därpå. Det lär icke kunna anses tillfredsställande, att en vanlig mansper-

son normalt skall kunna föra motorfordon efter förtäring av 18 cl starksprit utan att löpa risk för påföljd.

Till de anteckningar, som ovan gjorts på grundval av uppgifterna i den medicinska expertredogörelsen, må även påpekas, att enligt gällande rätt förutsättes *än högre* spritmängder än de angivna för att anförda promilletal skall kunna styrkas inför domstol. Avgörande för domstolsbedömningen är blodalkoholkoncentrationen vid körningen. En »tillbakaräkning» av analysattestens värde bör därför i princip alltid ske. Även härvid iakttages naturligen av rättssäkerhetsskäl kraftiga säkerhetsmarginaler, vilka normalt måste innebära ej obetydliga fördelar för de tilltalade. Då, som av framställningen i senare avsnitt kommer att framgå, »tillbakaräkning» skulle få en avsevärt ringare betydelse enligt kommitténs förslag än enligt gällande rätt, har ifrågavarande faktor icke beaktats i detta sammanhang.

Vid en samlad granskning av de olika nu redovisade skälen för och emot ett frångående av det nuvarande nedre gränsvärdet har kommittén funnit, att övervägande skäl talar för *en sänkning från 0,5 till 0,4 promille.* Då förslag härom framföres, är det, som framgått av det förut sagda, i förväntan om en fortsatt förstärkning av trafikövervakningens resurser.

**Promille under eller efter körningen?**

Som ovan understrukits kan en mindre sänkning av den nuvarande nedre promillegränsen icke förväntas *allena* medföra sådan effekt, som i dagens läge framstår som högst önsklig. Att överväga kompletterande åtgärder, som kan vara ägnade att främja i första hand lagstiftningens *preventiva* verkan, har därför för kommittén framstått som en viktig uppgift. En åtgärd, som torde äga viss betydelse i detta sammanhang, är redan det ovan framförda förslaget, att en ny promillegräns icke skall konstrueras som en absolut straffbarhetsgräns utan som en allmän ansvarsfrihetsregel, som medger ansvar även vid fall av underskridande, där särskilda omständigheter föreligger.

Ett reformförslag, som säkerligen, om det genomfördes, skulle erhålla avsevärd betydelse för att stärka lagstiftningens effektivitet, överlämnades åt kommittén till övervägande i direktiven, vilka därutinnan överensstämmer med vad första lagutskottet uttalade vid 1957 års riksdag. En övergång har föreslagits från den nuvarande principen, enligt vilken för straffbarhet förutsättes, att angiven promille uppnåtts under själva körningen, till ett system, enligt vilket den faktiska alkoholförtäringen beaktas, oavsett om full påverkan hunnit inträda före färdens avslutande eller icke. Härmed skulle man kunna avböja de ofta förekommande invändningarna av tilltalade förare, att spritförtäringen skett så nära inpå körningen, att blodalkoholkurvan ännu var i stigande vid ingripandet, varför analysattesten visat högre värde än det för ansvarsfrågan avgörande.

Den angivna tanken upptogs redan av *1949 års trafiknykterhetsutredning*, som anförde:

»Vid bedömandet av detta spörsmål har utr:n beaktat att, enligt vad nyare forskningsrön ger vid handen, alkoholpåverkan kan indelas i tre olika faser: den uppåtgående fasen då blodalkoholkurvan stiger mer eller mindre brant, mellanfasen då kurvan håller sig på ungefär samma nivå, och den nedåtgående fasen då kurvan långsamt går ned. Under dessa faser torde emellertid kurvan för påverkan icke vara helt kongruent med promillekurvan. Påverkansgraden i förhållande till blodets alkoholhalt har nämligen konstaterats vara högre under den uppåtgående fasen än under de båda övriga faserna. Redan vid ett ganska lågt blodalkoholvärde kan sålunda i denna fas föreligga sådan nedsättning av förarförmågan, som kan anses väsentligen jämförlig med påverkansgraden, då blodalkoholkurvan nått sin höjdpunkt. Att sätta sig att köra under den första fasen av påverkan kan följaktligen ur trafiksäkerhetssynpunkt vara förenat med stor risk, även om blodalkoholhalten ännu ej hunnit nå det gränsvärde, som förutsättes för att straff skall utdömas för rattfylleri resp. rattonykterhet.»

Utredningen föreslog ett stadgande av följande lydelse:

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

Den tanke, som sålunda framförts, ligger väl i linje med kommitténs allmänna överväganden. Till närmare utveckling av sin uppfattning får kommittén anföra följande.

Kommittén har förut understrukit de olägenheter, som följer av ett för långt drivet »promilletänkande». Även om det är uppenbart, att mätningar av alkoholkoncentrationen i blodet även framdeles måste vara det viktigaste bevismedlet i mål angående trafiknykterhetsbrott, bör lagstiftningen icke så konstrueras, att den hos fordonsförare i allmänhet frammanar spekulationer över den risk för ingripande och reaktion, som är förknippad med att motorfordon framföres efter viss alkoholförtäring. Lagstiftaren måste eftersträva att med bestämdhet inskärpa, att alkoholförtäring är oförenlig med fordonsförande. Intet sakligt skäl synes kunna förebringas, varför en förare skall anses ursäktad, då han framför sitt fordon efter spritförtäring, endast därför att alkoholen ännu icke nått sin högsta verkan. Att färden avbrutits dessförinnan kan bero av helt tillfälliga orsaker. Måhända har polisen ingripit så snart, att den av lagen angivna gränsen ännu icke hunnit passeras. I de fall, där det framgår, att föraren verkligen endast avsett att köra en kort sträcka, måste den reflexionen ofta inställa sig, att han lika väl kunde ha väntat med spritförtäringen till framkomsten. Över huvud måste det understrykas, att själva beteendet att påbörja en körning i så omedelbar anslutning till spritförtäring, att dennas verkan är i stigande, står i uppenbar strid med de tänkesätt, varpå trafiknykterhetslagstiftningen vilar. En förare, som handlar på detta sätt, bör rentav anses mera klandervärd än den som framför sitt fordon en längre tid efter avslutande

av spritförtäring i oriktig förlitan på att alkoholen försvunnit ur kroppen. Vidare synes det kommittén olyckligt, att domstolarnas bedömning alltför starkt influeras av medicinsk-tekniskt räknande. Ur medicinsk synpunkt är ytterligare att betona, som redan 1949 års trafiknykterhetsutredning framhöll och som även framgår av expertredogörelsen i bil. 2, att alkoholen har en kraftigare verkan, då blodalkoholkurvan är i stigande än då den är i fallande.

Kommittén föreslår sålunda, att den allmänna ansvarsfrihetsregeln skall utsäga, att förseelse må anses ringa, »där före färdens avslutande endast skett sådan alkoholförtäring, som icke lett till högre alkoholkoncentration i blodet än 0,4 promille under eller efter färden». Denna avfattning har synts något mera precis och lagtekniskt tilltalande än den av 1949 års trafiknykterhetsutredning föreslagna, vilken ovan återgetts.

Till den föreslagna avfattningen må antecknas, att kommittén utgått från att möjligheten att efterge påföljd skall stå öppen, så snart det icke kan anses styrkt, att minst 0,4 promille uppnåtts. Att den skedda spritförtäringen *kunnat leda* till det angivna värdet skall sålunda icke vara tillräckligt för att utesluta rätten att pröva, om förseelsen må anses ringa.

**Stadgande om alkoholförtäring efter färden?**

En förare, som misstänkes för trafiknykterhetsbrott, kan invända icke blott, att blodalkoholkurvan var i stigande under körningen och vid dess slut ännu icke nått något av de i lagen utsatta gränsvärdena, utan även att den alkoholmängd, som påvisats genom blodanalysen, helt eller delvis härrört från förtäring *efter* färden. Ur trafiksäkerhetssynpunkt saknar självfallet sådan förtäring betydelse, men den kan erhålla avgörande vikt vid bevisprövningen. Frågan, hur lagstiftningen skall kunna undanröja möjligheten att undgå ansvar eller vinna mildare bedömning genom sanningslöst påstående om efterföljande spritkonsumtion, har tillvunnit sig uppmärksamhet i flera sammanhang.

*1949 års trafiknykterhetsutredning* upptog frågan till utförlig diskussion. En möjlighet vore att stadga ett särskilt *förbud* mot all alkoholförtäring efter färd, där föraren insåg eller hade anledning antaga, att färden kunde föranleda polisundersökning. Överträdelse finge i så fall bedömas som en ordningsförseelse. Denna utväg avvisades, enär *å ena sidan* vissa förare, som över huvud icke haft alkohol i blodet, skulle kunna ställas till ansvar för en senare förtäring utan varje samband med färden, och *å andra sidan* en onykter förare genom öppen förtäring efter färden skulle kunna undandraga sig ansvar för rattfylleri för att i stället bli straffad för en ordningsförseelse. I stället föreslog utredningen följande *presumtionsregel* rörande den tidpunkt, vid vilken alkoholförtäringen skulle anses ha ägt rum.

»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, som ägt rum utan att föraren därvid insett eller bort inse, att färden kunde giva anledning till undersökning om brott mot denna lag.»

Med hänvisning till framställningen ovan i kap. III må även antecknas, att i *Norge* gäller en förbudsregel av följande innehåll:

»Förare av motorfordon må icke nyttja alkohol eller taga annat berusande eller bedövande medel de första sex timmarna efter körningens slut om han inser eller bör inse att det kan bli polisundersökning i anledning av körningen. Detta förbud gäller dock icke efter det polismyndigheten låtit läkare taga blodprov eller fattat beslut om att blodprov icke skall tagas.»

Överträdelse av detta förbud straffas lika strängt som den norska motsvarigheten till det svenska rattfylleribrottet.

Kommittén har, innan ifrågavarande spörsmål upptagits till bedömande, utfört en undersökning i syfte att få klarlagt, i vilken utsträckning invändningar om spritförtäring efter färden förekommer vid utredningar om trafiknykterhetsbrott och i vad mån de i allmänhet har utsikt att påverka utgången. En förfrågan har sålunda gjorts hos domstolarna — beträffande de största rådhusrätterna en avdelning som företrädesvis handlägger trafikmål — rörande de mål, som avgjorts under juli och oktober 1959 samt januari och april 1960. Antalet tilltalade, om vilka uppgifter erhölls, var 1 646. Av dessa hade 100 gjort sådan invändning, som här avses, varav 25 med framgång. Andelen frikännanden till följd av invändning om efterföljande förtäring utgjorde sålunda endast 1,5 % av de tilltalade. Härtill skall läggas de fall, som av samma skäl icke föranledde åtal. Dessa utgjorde enligt uppgifter från åklagarmyndigheterna i riket under andra halvåret 1959 och första halvåret 1960 tillhopa icke flera än 105. Av drygt 13 000 ingripanden årligen, varav drygt 8 000 leder till fällande dom, skulle med utgångspunkt från de genom kommitténs undersökning framkomna siffrorna uppskattningsvis omkring 250 kunna antagas icke föranleda påföljd på grund av invändning om alkoholförtäring efter färden.

Särskilt som man uppenbarligen måste beakta, att sådana invändningar om efterföljande förtäring, som beaktas av åklagarna och domstolarna, naturligtvis i åtskilliga fall är sanna, förefaller det kommittén ganska tydligt, att det resta spörsmålets praktiska vikt i hög grad överskattats i förda resonemang. Därmed är emellertid icke sagt, att frågan är för liten för att förtjäna övervägande. I den mån en lösning kan finnas, som är både naturlig och ur principiella synpunkter oangriplig, vore den av värde. Däremot vill kommittén, med anknytning till vad redan inledningsvis i detta kapitel uttalats, understryka att speciella konstruktioner, som avviker från eljest gällande regler eller som kan väcka gensagor ur rättssäkerhetssyn-

punkt, bör undvikas. Ett vitalt intresse är, att trafiknykterhetslagstiftningen vinner en god och alltmer förstärkt anslutning i det allmänna rättsmedvetandet. Särregler, som kan vara ägnade att motverka detta intresse, måste enligt kommitténs mening uppbäras av mycket starka skäl för att kunna godtagas.

Vid övervägande av de möjliga lösningar av ifrågavarande problem som tidigare framförts, har kommittén funnit, att ett förbudsstadgande, utformat som en ordningsförseelse, bör avböjas av de skäl, som anfördes av 1949 års trafiknykterhetsutredning. Införande efter den norska förebilden av ett strängare stadgande finner sig kommittén icke kunna föreslå redan av det skälet, att endast en ringa del av de olyckor, som föranleder polisundersökning, medför ansvar för trafiknykterhetsbrott.

Trafiknykterhetsutredningens förslag till presumtionsregel mottogs olika av remissinstanserna. Ehuru godtagen av de flesta under hänvisning till att regeln skulle fylla ett praktiskt behov, avvisades den med bestämdhet av åtskilliga. Som skäl för avstyrkande anfördes i huvudsak, att regeln innefattade ett avsteg från den grundläggande principen om åklagarens skyldighet att styrka åtalet, och att en sådan omkastning av bevisbördan till den tilltalades nackdel icke kunde godtagas. Att kommittén måste finna sistnämnda invändningar bärande har framgått av vad nyss ovan utvecklats. En bevisregel av angiven innebörd kan sålunda icke förordas.

Kommittén har vid sina överväganden icke kunnat finna någon lösning av ifrågavarande problem, vilken framstått som godtagbar utifrån dess ovan angivna principiella utgångspunkt. Någon ändring i förhållande till gällande rätt föreslås sålunda icke. Kommittén vill härtill framhålla, att genomförandet av dess förslag skulle ytterligare reducera den relativa betydelsen av ifrågavarande spörsmål. Genom att ansvarsbedömningen skall grundas, icke på promilletalet under körningen utan på den faktiska spritförtäringen före färdens avslutande, avböjes en viktig — och därutöver ur trafiksäkerhetssynpunkt högst oegentlig — typ av invändningar.

#### Särskilt stadgande för fall av trafikolycka?

Har de sist diskuterade fallen, där föraren kunnat undgå ansvar för trafiknykterhetsbrott, synts vara av endast ringa betydelse ur allmän synpunkt, erbjuder enligt kommitténs mening den situationen så mycket större problem, där en alkoholpåverkad förare deltagit i en trafikolycka men visats ha haft en alkoholkoncentration i blodet, som understigit det i allmänhet gällande minimivärdet. Utifrån de synpunkter, som är grundläggande för trafiknykterhetslagstiftningen, måste denna ofta förekommande situation föranleda särskilda överväganden.

Själva syftet med trafiknykterhetslagstiftningen är, som inledningsvis antecknats, att *förebygga trafikolyckor* genom att effektivt motverka den ökade risk, som *varje* alkoholförtäring kan medföra vid framförande av

motorfordon. Att icke varje alkoholpåverkan föranleder ansvar är avhängigt av huvudsakligen praktiska överväganden. Den nedre gräns för straffbarheten, som uppdrages, måste också bli artificiell. Men då nu *den risk aktualiseras i ett olyckstillbud, som lagstiftningen avser att motverka,* måste dess tillämpning resa frågetecken ur principiella synpunkter. Man kan sålunda med fog ifrågasätta, om den allmänna regeln om frihet från ansvar vid lägre alkoholkoncentration i blodet än 0,4 promille bör gälla även i det angivna fallet. Härvid avses då icke den situationen, där det är uppenbart, att alkoholförtäringen icke bidragit till den inträffade trafikolyckan.

Innan kommittén redovisar sina närmare överväganden rörande den upptagna frågan, bör det, med anknytning till den historiska översikten i kap. II ovan, antecknas att i viss mån likartade tankegångar framförts i tidigare sammanhang. Sålunda anförde *1946 års rattfylleridelegation,* som, då totalförbud mot spritförtäring i samband med förande av motorfordon icke kunde förordas, ville pröva andra möjligheter att understryka det bestämda nykterhetskravet:

»Därvid har delegationen särskilt fäst sig vid den erfarenhet rörande tillämpningen av den norska lagstiftningen, som ger vid handen, att i regel överträdelser av det totala förbudet ej uppmärksammas och bringas under åtal i andra fall än då föraren gjort sig skyldig till trafikförseelse. Delegationen anser därför skäl förefinnas, att taga under övervägande huruvida ej den omständigheten att förare, som ådagalagt jämlikt vägtrafikstadgan straffbar ovarsamhet eller bristande hänsynsfullhet i trafiken, bevisligen förtärt spritdrycker under eller viss tid, förslagsvis åtta timmar, före körningen, bör anses såsom försvårande och föranleda skärpt straff. Härvid förutsättes givetvis att vad sålunda sagts ej skall gälla i de fall 1934 års lag är tillämplig. Häremot kan givetvis invändas, att orsakssammanhang mellan förseelsen och spritförtäringen ej alltid behöver föreligga. Då man emellertid redan nu i 1934 års lag infört principen om legal presumtion för straffbar spritpåverkan under vissa förutsättningar, synas ej alltför starka betänkligheter möta mot att även i nu antydda fall tillämpa en sådan presumtion. Redan den omständigheten att föraren gjort sig skyldig till oaktsamhet eller bristande hänsyn efter spritförtäring bör ju giva en viss sannolikhet för ett dylikt orsakssammanhang. En lagbestämmelse av ovan antytt innehåll torde kunna förutsättas verka uppfostrande och bereda vägen för en mer skärpt lagstiftning till motverkan av onykterhet vid ratten.»

Delegationen ville sålunda lagfästa en *presumtionsregel* om spritpåverkade förares vållande till inträffade trafikoyckor, vilken skulle medföra, att alkoholförtäringen bleve beaktad som en *försvårande omständighet* vid bedömningen av annat trafikbrott. Detta förslag upptogs till granskning av *1948 års trafikförfattningssakkunniga,* som anförde:

»De sakkunniga ha ansett betänkligheter tala mot införande av dylika bestämmelser, vilka skulle komma att innefatta presumtion för att orsakssammanhang städse förelåge mellan förtäringen av rusdrycker och brottet. Enligt de sakkunniga skulle en dylik presumtion i viss utsträckning komma att leda till obilliga resultat. Sålunda skulle även den minsta förtäring av rusdrycker (ex. ett glas

vin) — som kanske ägt rum i det närmaste åtta timmar före brottet — ofrånkomligen utgöra försvårande omständighet, även om det måste anses osannolikt, att något som helst orsakssammanhang förelåge. Särskilt skulle en straffskärpning i dylika fall framstå såsom oförtjänt, om körningen varit av trängande natur och föraren vid förtäringen av rusdrycker icke haft anledning räkna med att han inom viss tid skolat företaga densamma. Anledning synes jämväl vara att antaga, att bestämmelserna lätt nog kunde komma att utnyttjas i trakasseringssyfte.»

Kommittén ansluter sig till de sist anförda synpunkterna. Om fall av inträffad trafikolycka skall undantagas från den allmänna ansvarsfrihetsregeln, är det kommitténs mening, att *vållandefrågan måste helt lämnas åsido*. Skadeståndsfrågor måste avgöras oprejudicerade av trafiknykterhetsreglerna. Dessa får icke heller motverka strävandena att förenkla polisens och de rättstillämpande myndigheternas arbete, vilka senast kommit till uttryck genom det av 1961 års trafikmålskommitté framförda förslaget att väsentligt inskränka ansvaret för vårdslöshet i trafik. Särhålles nykterhetsfrågan från vållande- och ovarsamhetsfrågorna, skulle däremot utredningen av själva olyckan knappast behöva kompliceras. En regel av det här diskuterade innehållet skulle heller icke ställa särskilda krav på övervakningen utan väsentligen bli av betydelse i de fall, där polisen ändock blivit engagerad med en trafikolycka.

Att undantaga fall av inträffad trafikolycka från den föreslagna allmänna ansvarsfrihetsregeln kan motiveras med följande synpunkter. Det synes naturligt att antaga, att den som efter en viss om än ringa spritförtäring råkar ut för en trafikolycka, då han framför motorfordon, själv ställer sig frågan, om ej olyckan kunnat undvikas, om han icke druckit sprit. Även om han anser den andre föraren, om kollision inträffat, eller andra omständigheter vara huvudsakligen vållande till det inträffade, lär tanken dock inställa sig, att han måhända kunnat undvika olyckan, om han själv reagerat snabbare eller varit mera uppmärksam. Som förut framhållits kan den spritkvantitet, som leder till 0,4 promille, ej anses helt obetydlig. Det bör även beaktas, att de statistiska expertundersökningarna visat, att de flesta trafiknykterhetsbrotten begås nattetid, då även trötthet kan antagas påverka förarna. Man måste m. a. o. säga sig, att ett ingripande ofta måste framstå som mera naturligt och lättbegripligt ur förarens synpunkt, då en olycka hänt, oavsett graden av hans påverkan, än då alls intet inträffat. Likartat måste läget vara ur lagstiftningens synpunkt. Att beteckna en fordonsförd under alkoholpåverkan som en »ringa förseelse», oaktat en trafikolycka hänt, endast därför att promilletalet underskridit en viss gräns, måste framstå som oegentligt. Onekligen kan det sägas, att ett ingripande i samband med en trafikolycka, vilket trots påvisad alkoholpåverkan icke leder till resultat, närmast är sämre ur preventiv synpunkt än intet ingripande alls.

Fördelarna med en regel av det här diskuterade innehållet kan samman-

fattningsvis sägas vara två. *Dels* skulle den otvivelaktigt medföra en avsevärd preventiv verkan. *Dels* skulle stegrad effektivitet vinnas åt trafiknykterhetslagstiftningen, genom att en skärpt övervakning skulle nås på en punkt, där möjligheter därtill föreligger utan särskilda åtgärder från polisens sida.

Emellertid måste även vissa betänkligheter ofrånkomligen resas mot ett sådant stadgande, som här avses. Huvudinvändningarna är två. *För det första* medför, som redan förut framhållits, ingripanden vid låga påverkansgrader, motsvarande mindre än 0,4 promille, svårigheter av rent praktisk art, sammanhängande i första hand med alkoholens förbränning och bevisningens bundenhet vid blodprovstagning. Kommittén har sålunda icke funnit sig kunna föreslå en lägre gräns än 0,4 promille ens för de nu diskuterade specialfallen. Frågan måste i stället vara, om fall av inträffad trafikolycka skall *helt* undantagas från promilleregeln. Samma invändningar kan i och för sig resas häremot, som förut anförts mot ett allmänt straffsanktionerat totalförbud mot förande av motorfordon under alkoholpåverkan. De särskilda preventions- och effektivitetssynpunkter, som gör sig gällande i de nu diskuterade fallen, kan dock enligt kommitténs mening anses överväga dessa invändningar. Att vissa olägenheter skulle följa, är dock ofrånkomligt.

*För det andra* skulle det kunna ifrågasättas, om en särskild ansvarsregel för fall av trafikolycka väl harmonierar med allmänna straffrättsliga betraktelsesätt. Det skulle sålunda kunna invändas, att straffbarheten göres beroende av en yttre effekt, utan att denna ens lägges den tilltalade till last som vållad genom oaktsamhet, och att därför frågan om ansvar eller icke ansvar kan bli avhängig av en slump. Med den uppbyggnad, som kommittén föreslagit för det ifrågakommande lagrummet, synes en dylik invändning likväl icke rättvisande. Föraren skulle icke straffas, därför att en olycka inträffat, som han icke vållat. Han skulle drabbas av ansvar, därför att han framfört motorfordon under påverkan av alkohol och denna förseelse ur allmän synpunkt icke kunnat anses ringa. *Grundtanken* skulle sålunda vara ensartad med den i brottsbalkens 8 kap. 13 § nedlagda: en i och för sig kriminaliserad gärning skall icke föranleda åtal med mindre detta »finnes påkallat ur allmän synpunkt».

Efter noggrant övervägande av de nu redovisade synpunkterna har kommittén stannat för att icke föreslå ett undantag från den allmänna ansvarsfrihetsregeln för fall av inträffad trafikolycka. De båda huvudanmärkningarna däremot har, om än icke var för sig så dock tillsammans, synts föranleda sådana betänkligheter, som bör anses överväga fördelarna med ett dylikt stadgande. Även om en *uttrycklig* regel i angiven riktning icke föreslås, är det emellertid kommitténs mening, att det *vid prövningen, huruvida en trafiknykterhetsförseelse skall anses ringa,* bör särskilt iakt-

tagas, om trafikolycka inträffat. De preventiva hänsyn, som ovan utvecklats, bör i dylika fall noga uppmärksammas.

**Sammanfattning**

Kommittén föreslår sålunda, att det straffbelagda området enligt trafiknykterhetslagstiftningen skall bestämmas sålunda, *att* envar som framför motorfordon, då han är påverkad av alkohol, skall drabbas av ansvar, där icke förseelsen kan anses ringa, *och att* sådan förseelse må anses ringa, där före färdens avslutande endast skett sådan alkoholförtäring, som icke lett till högre alkoholkoncentration i blodet än 0,4 promille under eller efter färden. Till den närmare avfattningen av lagreglerna återkommer kommittén i senare avsnitt.

## *Olika brottstyper*

**Behovet av flera brottstyper**

I föregående avsnitt har diskuterats, hur ansvarsområdet enligt trafiknykterhetslagstiftningen bör bestämmas. Närmast skall upptagas de frågor, som anknyter till uppdelningen av detta område på flera brottstyper. En sådan uppdelning har varit fastställd i lagstiftningen sedan 1941. De tidigaste straffbestämmelserna för trafiknykterhetsbrott upptog däremot endast ett brott, ehuru en särskild straffskärpningsregel upptogs för fall av försvårande omständigheter. Detta var också naturligt, så länge ansvar endast inträdde vid sådan högre grad av alkoholpåverkan, som kunde fastställas även utan blodprovstagning. Först sedan blodanalysmetoderna efter långvarig prövning vunnit sådant erkännande, att straffbarheten befunnits kunna anknytas till blodalkoholkoncentrationen, öppnades möjlighet att ingripa mot mindre kraftigt påverkade förare. Med den utvidgning av det straffbelagda området, som följde därav, blev en uppdelning på olika brott naturlig. Skillnaden mellan de olika brottstyperna grundades emellertid till väsentlig del på en uppfattning om de med alkoholförtäring följande riskerna i trafiken, som numera framstår som föråldrad. *1939 års utredningsman,* som förordade en gränsdragning kring de båda brotten med värdena 1,5 och 1 promille, anförde, att det med fog torde kunna påstås, att en och annan förare kunde föra sitt fordon med samma säkerhet som i nyktert tillstånd, även då alkoholkoncentrationen i blodet var högre än 1 promille. Översteg emellertid värdet 1,5 promille, hade redan enligt då gällande rätt fällande dom regelmässigt följt. Endast förare inom denna kategori eller som eljest kunde visas ha varit så påverkade, som de äldre reglerna förutsatte för ansvar, syntes därför böra hållas ansvariga för trafiknykterhetsbrott i egentlig mening. Det mildare stadgandet skulle däremot komma att träffa den förare, »som vid framförandet av sitt fordon visserligen haft en alkoholhalt i blodet överstigande 1 promille men lik-

väl icke varit så påverkad, att han kunde anses direkt olämplig som förare». Införandet av en dylik regel kunde »ur vissa synpunkter anses betänkligt», men betänkligheterna syntes böra vika »med hänsyn till att samhällets intresse av en effektiv repression mot rattfylleriet måste anses vara betydligt mera berättigat än den enskilde motorförarens intresse att få framföra sitt fordon, även då han förtärt rusdrycker».

*1949 års trafiknykterhetsutredning,* som till sitt förfogande hade utförliga framställningar om den medicinska forskningens nyare rön, betonade, att alkoholförtäring alltid medför risker i trafiken, som ökar med stigande konsumtion. Egentlig fara för trafiksäkerheten inträdde emellertid knappast, innan en blodalkoholkoncentration av mellan 0,4 och 0,5 promille uppnåtts. Skillnaderna mellan riskerna efter olika mängder av alkoholförtäring, vore emellertid så betydande, att en åtskillnad mellan olika brottstyper alltjämt finge anses påkallad.

Att trafiknykterhetsbrotten omfattar vitt skilda faregrader är uppenbart. Skillnaden mellan de grövsta och de ringaste gärningarna är högst avsevärd. Även om endast en gradskillnad men ej en artskillnad föreligger mellan ytterlighetsfallen, torde det stå klart, att väsentliga olägenheter är förbundna med en enda brottstyp. Ur såväl praktiska som principiella synpunkter måste det framstå som olyckligt med alltför allmänt avfattade brottsbeskrivningar och alltför vida latituder för straffbestämningen. En uppdelning på olika brottstyper synes därför oundgänglig. Behovet därav framstår rentav som än mera markerat än förut utifrån de synpunkter, som kommittén anlagt. Som ovan understrukits bör lagstiftningen mera bestämt än hittills beakta att *varje* alkoholförtäring kan medföra ökade risker i trafiken. Kommittén kommer även i det följande att föreslå en väsentlig utvidgning av området för det mera kvalificerade brottet. Genom en sådan förskjutning mot ett vidgat beaktande av riskerna redan vid ringare alkoholförtäring ökas tydligen avståndet mellan de ringaste och de grövsta fallen. Kommittén har därför funnit nödvändigt att överväga, om icke en ytterligare uppdelning av det straffbelagda området bör ske. En indelning i grova brott, normalbrott och ringare brott skulle sålunda kunna vara ändamålsenlig.

**Principer för gränsdragning mellan olika brottstyper**

Gällande lagstiftning skiljer alltså mellan rattfylleri och ett ringare brott, vilket vanligen benämnes »rattonykterhet» eller »trafikonykterhet». Medan den förra gärningen alltid har betraktats som *ett brott* i egentlig mening, har den senare allmänt uppfattats som närmast *en ordningsförseelse.* Redan *1939 års utredningsman* framhöll, att ett överträdande av det mindre stränga lagrummet »vore att i viss mån betrakta som en förseelse mot god ordning». *1949 års trafiknykterhetsutredning* uttalade, att »det lind-

rigare trafiknykterhetsbrottet närmast har karaktären av en förseelse mot en ordningsregel».

I de kommittén lämnade direktiven har också uttalats, med anslutning till vad första lagutskottet anförde vid 1957 års riksdag, att det bör övervägas, om icke för de lindriga fallen av trafiknykterhetsbrott bör användas en brottstyp av karaktären ordningsförseelse, för vilken straffet regelmässigt utgöres av böter.

Kommittén har funnit starka skäl föreligga för att konstruera ett bötesbrott för lindrigare fall. Emellertid synes det vara av vikt att framhålla, att en sådan åtgärd knappast lämpligen bör betecknas som en kategoriklyvning mellan brott och ordningsförseelser. Det måste fasthållas, att alkoholförtäring medför *kontinuerligt stegrade risker hos envar förare samtidigt som farehöjden vid olika mått av förtäring varierar efter individerna och de yttre omständigheterna.* De gärningar, som kriminaliseras genom trafiknykterhetslagstiftningen, är sålunda alltid i grunden ensartade. Det bör även uppmärksammas, att en distinktion mellan brott och ordningsförseelse förutsätter, som särskilt trafikmålskommittén utvecklat, en åtskillnad mellan kriminalitet i egentlig mening och andra lagöverträdelser. En sådan distinktion är icke möjlig att strikt genomföra mellan olika trafiknykterhetsbrott. Även om självfallet vissa brott med hänsyn till omständigheterna måste betraktas som mera ringa, är en skarp kategoriklyvning utesluten. Särskilt måste det beaktas, att svårhetsgraden är avhängig av även andra faktorer än blodalkoholkoncentrationen och påverkansgraden. För att ej undanskymma denna grundsyn, kommer fortsättningsvis ej att talas om brott och ordningsförseelse utan om *bötesbrott, normalbrott* och *grovt brott.*

Att uppdraga en klar och logisk gräns mellan ringare och mera kvalificerade trafiknykterhetsbrott erbjuder åtskilliga lagtekniska vanskligheter. Gällande lagstiftning anlitar vid bestämningen av rattfylleribrottet metoden att angiva *dels* en allmän brottsbeskrivning, *dels* en ovillkorlig presumtionsregel. Den förra innefattar, att det kan antagas, att *föraren icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet.* Detta uttryck ersatte det tidigare, att *föraren kunde antagas icke ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar.* Någon saklig ändring åsyftades icke därmed. De tidigaste bestämmelserna avsåg, 1923 förare som varit *berusad,* och 1925 förare som varit *synbarligen berörd* av starka drycker. 1949 års trafiknykterhetsutredning föreslog uttrycket, att föraren varit så påverkad av starka drycker, att han *företett tecken därå.*

Den ringare brottstypen har, som förut sagts, karaktäriserats så att det icke styrkts att föraren ej kunnat föra fordonet på betryggande sätt, men väl att han haft viss alkoholkoncentration i blodet. Någon *allmän* brottsbeskrivning har alltså icke getts.

Kommittén har funnit, som redan i föregående avsnitt redovisats, att

bötesbrottet bör beskrivas som ett åsidosättande av grundregeln om absolut nykterhet vid förande av motorfordon. De huvudsakligen på blodanalysvärden grundade undantag från den allmänna ansvarsregeln, som funnits böra stadgas, har föreslagits intagna i ett särskilt stycke med utsägande, att föraren i dessa fall må gå fri från straff, enär förseelsen varit ringa. Någon angivelse i brottsbeskrivningen av viss påverkansgrad, viss orsakad farehöjd e. d. skulle därmed icke heller framdeles bli behövlig. Med avseende å den närmare avfattningen av stadgandet har kommittén övervägt flera alternativ. Gärningen skulle enklast kunna beskrivas som förande av motorfordon »efter alkoholförtäring». Häremot skulle emellertid kunna invändas, att även en förtäring, som upphört att verka långt före körningen, skulle i princip leda till att förandet bleve att anse som en »ringa förseelse». En sådan anmärkning synes dock kommittén föga beaktansvärd och borde icke hindra det angivna uttryckssättet. Vill man emellertid förekomma invändningen i fråga, kan man i stället välja något av uttrycken »under påverkan av alkohol» eller »i anslutning till alkoholförtäring». Det förra torde dock böra avböjas, då det kunde föranleda tvekan om bedömningen i den situationen, där läkaren i protokollet över den kliniska undersökningen uttalat, att enligt hans uppfattning den misstänkte icke var påverkad av alkohol, vilket kommer att utgöra ett alternativ enligt det nya protokollsformulär, som i senare sammanhang skall här beröras. Kommittén har, med viss tvekan, stannat för att förorda angivelsen, att förande av motorfordon skett »*i anslutning till alkoholförtäring*». Genom avfattningen av regeln om ringa förseelser kommer att framgå, att en körning är att anse som företagen i anslutning till alkoholförtäring, så snart förtäringen lett till viss promille under eller efter färden. En förare kan alltså icke mot ett ansvarsyrkande invända, att promillen härrörde från spritkonsumtion dagen före körningen, och att denna därför icke skett »i anslutning till» förtäringen.

Den allmänna brottsbeskrivningen för rattfylleri har redan tidigare kritiserats utifrån grundsynen, att en förare *aldrig* kan sägas föra sitt fordon »på betryggande sätt», då han är påverkad av alkohol. Detta uttryckssätt bör sålunda utgå. Denna anmärkning är emellertid icke den viktigaste, som kan riktas mot gällande rätt.

Trafikbrottslagens 4 § liksom för övrigt flertalet av de alternativ, som förekommit i äldre rätt eller eljest blivit framförda, tar fasta allenast på *förarens tillstånd*. Enligt kommitténs mening måste principiella invändningar resas häremot. Det är visserligen uppenbart, att alkoholförtäringen och påverkansgraden utgör grundväsentliga faktorer för bedömningen av ett trafiknykterhetsbrott. Emellertid måste det fasthållas, att trafiknykterhetslagstiftningens syfte är att motverka den *fara för trafiksäkerheten*, som orsakas av att motorfordon framföres av spritpåverkade förare. Huruvida ett brott bör anses som kvalificerat, bör därför bedömas med hänsyn till

den fara, som uppkommit i det aktuella fallet. Och på denna faras höjd inverkar även andra faktorer än måttet av alkoholförtäring och graden av påverkan.

Bland de omständigheter, som påverkar faregraden vid ett trafiknykterhetsbrott vid sidan av spritkonsumtionens storlek och verkan, märkes först *fordonets art.* En lastbil medför självfallet i sig ett större riskmoment än en personbil, som i sin tur är farligare än en traktor osv. Vidare är naturligtvis *körsättet* av största betydelse, främst hastigheten. Att faran är beroende av *trafikintensiteten på platsen för körningen* och av *körsträckans längd* är lika tydligt. Även *väglag* och *mörker* har uppenbar betydelse osv. Mera tveksamt kan vara, vilket avseende som bör tillmätas förarens *körskicklighet* i nyktert tillstånd. Som förut understrukits, bör denna faktor icke påverka själva ansvarsfrågan. Att ge den visst beaktande vid den allmänna bedömningen av gärningen, särskilt vid straffmätningen, lärer emellertid icke vara orimligt.

Enligt kommitténs mening bör samtliga sådana på faregraden inverkande faktorer, som nu nämnts, tagas i betraktande vid bedömningen, om ett trafiknykterhetsbrott skall anses kvalificerat eller icke. Härmed har det naturligtvis icke påståtts, att domstolarna för närvarande skulle lämna andra faktorer än alkoholförtäringen och påverkansgraden obeaktade. Detta kan icke hävdas. Men det är ofrånkomligt, att den nuvarande brottsbeskrivningen för rattfylleri ger en anvisning i dylik riktning, något som synes klart oegentligt. I åtskilliga fall leder också den gällande lagstiftningen otvivelaktigt till otillfredsställande resultat. En gärning, som med hänsyn till samtliga omständigheter framstår som mera kvalificerad, kan sålunda icke föranleda ansvar annat än för det ringare, som en »ordningsförseelse» allmänt betraktade brottet, om det icke kan styrkas, att föraren varit så kraftigt påverkad, som förutsättes för rattfylleri. En granskning av underlaget för den statistiska expertundersökningen ger vid handen, att frihetsstraff utdömts blott i 5 % av de fall, där förare under 1953 och 1956 fällts till ansvar endast enligt 4 § 2 mom. trafikbrottslagen. Kommittén måste ifrågasätta, om en så markant skillnad mellan straffmätningen enligt 1 och 2 mom. skulle ha kommit till synes, om samtliga på faregraden i de enskilda fallen inverkande omständigheter beaktats på sätt kommittén anser motiverat. Fall kan naturligtvis även finnas, där en förare vållat endast ringa fara för trafiksäkerheten, oaktat blodalkoholkoncentrationen varit hög. En lantbrukare, som flyttar sin traktor, eller den som parkerar om sin bil, straffas emellertid för rattfylleri, om alkoholmängden i blodet överstiger 1,5 promille, oavsett om den faktiska faran varit obetydlig.

Man måste sålunda fråga sig, om klassificeringen av olika förekommande gärningar verkligen sker på ett logiskt och principriktigt sätt enligt gällande lagstiftning. Som en följd därav måste det även ifrågasättas, om

straffreaktionen alltid blir bestämd på ett ur allmänna synpunkter lämpligt sätt. Som redan inledningsvis understrukits måste målsättningen för en revision av lagstiftningen vara att anordna samhällsingripandena mot trafiknykterhetsbrotten på effektivast möjliga sätt. Kommittén har funnit, att detta förutsätter en gränsdragning mellan ringare och mera kvalificerade brott efter principen, *att* till grund lägges huvudregeln om fullständig nykterhet i trafiken, *och att* differentieringen mellan brott av olika svårhetsgrader sker med hänsynstagande till alla faktorer, som är ägnade att komma en gärning att framstå som mer eller mindre kvalificerad.

**Allmän brottsbeskrivning för normalbrottet**

Att finna en annan och mera adekvat brottsbeskrivning för vad här ovan betecknats som normalbrottet är förenat med icke oväsentliga svårigheter. Utifrån de synpunkter, som ovan utvecklats, kunde en nära till hands liggande utväg synas vara att utgå från grundregeln om ansvar för den som framför motorfordon i anslutning till alkoholförtäring — vilken alltså föreslagits konstituera bötesbrottet utan ytterligare kvalificering — och ange normalbrotten med endast ett allmänt uttalande: där förande av motorfordon efter alkoholförtäring med hänsyn till omständigheterna vid gärningen vore att anse som grovt, skulle för kvalificerat brott dömas efter en strängare straffskala. En sådan utväg vore emellertid ur både praktiska och principiella synpunkter olämplig. En alltför intetsägande brottsbeskrivning är alltid olycklig. Komme vidare i enlighet med kommitténs förslag det straffbara området för det kvalificerade brottet att väsentligt vidgas i förhållande till det nuvarande rattfylleribrottet, skulle en lagteknisk oegentlighet uppträda. Det normalbrott, för vilket ansvar i det övervägande antalet fall skulle bli ådömt, skulle i lagtexten vara betecknat som en kvalificerad form av ett ringare brott. Omvända konstruktionen vore uppenbarligen lagtekniskt mera naturlig men är utesluten, då kommitténs föreslagna uppbyggnad av trafiknykterhetsbrotten innebär, att »ringa förseelse» icke skall föranleda ansvar. De antydda olägenheterna skulle självfallet öka, om även en tredje brottstyp infördes som »grovt brott».

Då det sålunda synes tydligt, att en ersättning måste anvisas för den nuvarande lokutionen »icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet», har kommittén utifrån det synsätt, som ovan angetts, funnit, att brottsbeskrivningen måste anknyta till den fara för trafiksäkerheten, som orsakats av den enskilda gärningen. Den bör sålunda utsäga, att *faran nått viss höjd.*

En ytterligare fördel utöver de nu nämnda skulle vara att vinna genom att ersätta det nuvarande påverkansrekvisitet med ett farerekvisit. Sålunda har det vid varje tillfälle, då trafiknykterhetslagstiftningens utformning varit föremål för övervägande, framhållits som olyckligt, att alltför stort utrymme lämnas åt förarens subjektiva bedömning, huruvida han är så påverkad, att han är olämplig att föra motorfordon. Särskilt underströks

detta av första lagutskottet vid 1941 års riksdag, då den gällande brottsbeskrivningen antogs. Med ett farerekvisit skulle otvivelaktigt dessa betänkligheter väsentligt förringas.

Vid den närmare avfattningen av brottsbeskrivningen enligt kommitténs tanke måste emellertid även följande synpunkter beaktas. Ett angivande av *dels* alkoholpåverkan, *dels* viss orsakad faregrad som två *helt fristående* rekvisit kan leda till olyckliga konsekvenser i praxis på två olika sätt. *Å ena sidan* kan åklagare finna påkallat att väcka åtal för kvalificerat trafiknykterhetsbrott redan vid obetydlig alkoholpåverkan under förmenande, att omständigheterna varit försvårande. Väl ligger det i kommitténs förslag, att detta bör vara *möjligt*. En *alltför* vittgående och obunden tillämpning måste dock väcka vissa betänkligheter. En grundläggande synpunkt måste vara, att fråga är om *nykterhetsbrott*, ej om allmänna vårdslöshetsbrott. Faran måste därför *väsentligen* vara att tillskriva spritförtäring. *Å andra sidan* bör det icke vara möjligt för klart påverkade förare att i alltför stor utsträckning göra gällande, att märkbar fara ej uppkommit. Brottsbeskrivningen får icke så avfattas, att särskilda mera betydande beviskrav riktas mot åklagaren. Väl bör det vara *möjligt* att i vissa fall, som nyss ovan exemplifierats, bedöma även en mera kraftigt påverkad förares brott som mindre allvarligt. Det grundläggande betraktelsesättet måste emellertid vara, att förande av motorfordon under påtaglig spritpåverkan innebär ett kvalificerat brott. En hänvisning till farehöjden får sålunda ej uppfattas som ett påvisande av en möjlighet att anlägga ett mildare synsätt utan i stället endast som en anvisning om att vid bestämmande av samhällsreaktionen beakta alla relevanta omständigheter.

Vad nu anförts föranleder, att alkoholförtäring och faregrad icke bör anges som två helt fristående brottsrekvisit. *Kausaliteten* bör särskilt framhållas. I gällande rätt kommer denna synpunkt till uttryck genom avfattningen »*så* påverkad ... *att* han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet». En liknande konstruktion bör enligt kommitténs mening väljas för även en ny lagregel. Stadgandet bör alltså i princip utsäga, att föraren varit *så* alkoholpåverkad, *att* viss fara uppkommit som en följd därav.

Vid den närmare preciseringen av den faregrad, som bör vara avgörande för bedömningen av ett trafiknykterhetsbrott, måste naturligtvis de med trafiken förknippade riskernas särskilda natur beaktas. Redan förande av ett motorfordon i helt nyktert tillstånd medför faror även för den skickligaste förare vid den höga trafikintensitet, som utmärker dagsläget och som kommer att i än högre grad prägla framtiden. En oavbruten, hög uppmärksamhet kräves. En förare måste ständigt vara på sin vakt mot oförutsebara händelser. Vid bedömningen av ett trafiknykterhetsbrott måste självfallet detta iakttagas. Enbart det förhållandet, att färden företagits nattetid på en då mindre trafikerad väg, kan exempelvis ej utan vidare föranleda, att brottet anses ha inneburit så oväsentliga faror, att det kan bedömas som mindre kvalificerat.

Mot bakgrunden av vad sist sagts har det synts kommittén tydligt, att uttryck som »väsentlig», »betydande», »avsevärd» etc. icke bör användas för att beteckna den fara, som bör konstituera ansvar för mera kvalificerat trafiknykterhetsbrott. Även negativa formuleringar såsom »icke oväsentlig», »icke obetydlig» etc. bör avvisas, då därmed skulle indirekt utsägas, att faran vid bötesbrott varit »oväsentlig», »obetydlig» osv., vilket av principiella skäl synes böra undvikas. Kommittén har i stället stannat för uttrycket *»påtaglig fara»*. Denna angivelse är förvisso ej idealisk, men att finna en mera tillfredsställande bestämning bereder stora svårigheter. För att förekomma subtila nyanseringar har kommittén fäst stort avseende vid att undvika andra farebestämningar i föreslagna lagtexter. Som förut framhållits föreslås sålunda icke någon hänvisning till fara ur trafiksäkerhetssynpunkt vid bötesbrottets avfattning. Ett lagfästande av huvudregeln, att all alkoholförtäring är oförenlig med förande av motorfordon, synes ge tillräckligt klart uttryck för grundsynen. Icke heller vid avfattningen av en lagregel om grovt trafiknykterhetsbrott kommer kommittén att föreslå någon särskild hänvisning till graden av vållad fara för trafikolycka.

Kommittén utgår sålunda vid sina fortsatta överväganden från att brottsbeskrivningen för normalbrotten bör utsäga, att föraren varit så påverkad av alkohol, att han inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. En sådan bestämning är emellertid icke tillfyllest för att ange, att även andra faktorer än blott påverkansgraden bör beaktas. En påtaglig påverkan är naturligen alltid ägnad att framkalla en påtaglig fara. Ett särskilt tillägg måste sålunda göras i brottsbeskrivningen för att markera, att omständigheterna kring själva den aktuella körningen bör beaktas. Rent språkligt synes det kunna vara tillfyllest att endast tillfoga orden »under färden».

Ytterligare en viktig synpunkt måste emellertid uppmärksammas. Uppenbarligen kan den spritpåverkade förarens körning bli både kort och föga vansklig genom ett tidigt ingripande. Skulle i ett sådant fall blott en hänvisning till den faktiskt genomförda färden föranleda, att ansvar för kvalificerad gärning uteslötes, skulle klart otillfredsställande resultat erhållas. Ett uttryck som att »påtaglig fara för trafikolycka förelegat under färden» kan därför icke godtagas. Svårigheten synes emellertid kunna avböjas genom endast en förändrad ordställning. Utsäges i stället, att *»påtaglig fara förelegat för trafikolycka under färden»*, öppnas möjlighet till en riktig och allsidig bedömning även av nu avsedda fall. Även verbet »förelegat», i motsats till »uppkommit», »vållats» etc., synes härvidlag vara av betydelse. I praktiken måste uppenbarligen den konstaterade påverkansgraden bli huvudsak i de nu avsedda fallen, medan en bedömning av (den väsentligen avböjda) olycksrisken blir en fråga i andra hand.

Har sålunda det andra, närmast *supplementära* brottsrekvisitets möjliga avfattning preciserats, återstår att diskutera det *primära*, dvs. den alkoholpåverkan som varit grundläggande för den uppkomna faran. Angivelsen

i gällande rätt, att föraren »varit *så påverkad* av starka drycker» etc., är ägnad att inge vissa betänkligheter. Uttrycket kan sålunda sägas strida mot vad kommittén förut anfört därom, att *alkoholförtäringen* bör i första hand vara avgörande, icke den redan under körningen inträdda påverkansgraden. Detta spörsmål blir emellertid mera komplicerat och svårbedömbart, då fråga är om en gränsdragning mellan bötesbrott och normalbrott, än då det endast gäller, om ansvar bör inträda eller icke. Kommittén finner sig därför böra närmare utveckla sin syn på denna fråga.

Till »påverkan» av alkohol anknyter *två helt olika frågor*, vilka måste noga särhållas. *För det första* uppkommer frågan om tidpunkten för inträdet av alkoholens verkningar: var blodalkoholkurvan i stigande eller fallande under färden, och på vilken höjd befann den sig? *För det andra* ligger i »påverkan» till skillnad mot »alkoholförtäring» en anvisning om de individuella skillnaderna mellan olika förare: vilken verkan hade den spritmängd, som lett till det fastställda promillevärdet, i verkligheten haft på just den tilltalade föraren?

Båda dessa frågor bör enligt kommitténs mening tillmätas ringa eller ingen betydelse vid fastställandet av ansvarsområdets gränser. Skälen för denna uppfattning har tidigare utvecklats. Att medge bevisföring om alkoholförtäringens verkan i allmänhet på den tilltalade föraren och särskilt vid tiden för den aktuella körningen, skulle företaga grundregeln om absolut nykterhet i trafiken åtskilligt av dess kraft. Ett annat är läget vid graderingen av en gärnings svårhetsgrad. Otvivelaktigt kan det sägas, att man icke kan bortse från någondera frågan, om en allsidig bedömning av den aktuella faregraden skall kunna ske. Läget är emellertid i viss mån olika med avseende å de båda frågorna.

Vad först beträffar *den individuella påverkansgraden*, är det tydligt, att denna utgör en viktig faktor, mot vars beaktande några vägande skäl knappast kan anföras. Den måste beaktas, om en sådan nyanserad bedömning skall åvägabringas, som är principiellt önsklig och enligt kommitténs mening även erforderlig för att vinna högsta effektivitet åt lagstiftningen. Den kliniska undersökning, som alltid företages efter ingripande mot en för trafiknykterhetsbrott misstänkt förare, måste betraktas som en viktig del av utredningen.

På problemet om *stigande eller fallande blodalkoholkurva* kan andra synpunkter anläggas. Väl kan det sägas, att faran varit ringare, om kurvan icke hunnit stiga mera avsevärt. Men kommittén vill härtill anmärka, vad redan förut understrukits, att förarens *handlingssätt* med fog kan anses mera förkastligt ju närmare inpå spritförtäringen hans körning företagits. Att han satt sig bakom ratten *i omedelbar anslutning* till förtäring av en betydande spritkvantitet kan näppeligen vara en ursäkt. Mot den måhända lägre faktiska påverkan står alltså en annan faktor, som icke heller saknar betydelse för bedömningen av gärningen. Härtill kommer, som förut

påpekats, att alkoholens verkningar är kraftigast, då blodalkoholkurvan är i stigande. Även om beräkningar av blodalkoholkurvans höjd icke bör helt avböjas, bör därför domstolsprövningen ej avgörande påverkas därav.

Av vad nu anförts torde framgå, att det i sak är tämligen likgiltigt, vilkendera lokutionen som begagnas, »så påverkad av starka drycker att» eller »efter sådan alkoholförtäring att». Möjligen skulle språkliga synpunkter kunna anföras till förmån för det förra uttryckssättet. Kommittén har emellertid stannat för det senare som stående i något bättre samklang med de principer, varpå det föreslagna nya lagrummet bygger. I uttryckssättet »efter sådan alkoholförtäring» ligger alltså icke, att påverkansgraden skall lämnas obeaktad. I stället är fördelen, att bedömningen blir *mindre bunden av beräkningar rörande blodalkoholkurvans läge under själva körningen*. Huruvida påtaglig fara för trafikolycka följt av förtäringen kan däremot icke bedömas utan hänsynstagande till graden av faktisk påverkan. Fråga bör sålunda bli om att på grundval av blodanalysattest och protokoll över läkarundersökning pröva, om den tilltalade i och för sig kunnat medföra påtaglig fara i trafiken, samt i vad mån omständigheterna i övrigt kring själva färden kunnat aktualisera denna fara.

Kommittén föreslår sålunda, att den allmänna brottsbeskrivningen för normalbrottet skall utsäga, att ansvar skall drabba den, som för motorfordon »efter sådan alkoholförtäring, att påtaglig fara förelegat för trafikolycka under färden».

**Kompletterande promillegräns mellan bötesbrott och normalbrott?**

Brottsbeskrivningen för det nuvarande rattfylleribrottet kompletteras alltså med en ovillkorlig presumtionsregel: ansvar för rattfylleri skall alltid drabba den, vars blodalkoholkoncentration uppgått till minst 1,5 promille. Det återstår här att överväga, om en motsvarande regel bör fogas även till ett nytt straffstadgande.

Som förut redovisats har kritik riktats mot den nuvarande presumtionsregeln. I de kommittén lämnade direktiven har det särskilt framhållits, att regelns avskaffande bör övervägas. Första lagutskottet vid 1957 års riksdag uttalade sig i samma riktning.

Det har framgått redan av vad i det föregående anförts, att kommittén är obenägen för absoluta promillegränser. Enligt kommitténs mening bör ett utbrett »promilletänkande» hos allmänheten motverkas. Spekulationer över riskerna med att föra motorfordon efter viss spritförtäring är av ondo. Redan dessa skäl föranleder kommittén att avvisa bibehållandet av en ovillkorlig promillegräns mellan bötesbrott och normalbrott. Härtill kommer, att det ej är logiskt möjligt att presumera *en viss fara* endast på grund av promilletalet. Det är möjligt endast med avseende å *påverkan*. Härvidlag vill kommittén framhålla, att den i och för sig icke riktar någon invändning mot att kvalificerad påverkan skall anses föreligga vid en blod-

alkoholkoncentration av 1,5 promille. Oavsett vad förut sagts om individuella variationer för påverkansgraden, måste en sådan nedsättning av de för förande av motorfordon viktiga funktionerna antagas ha skett vid en så hög blodalkoholhalt. Men med kommitténs grundtanke och föreslagna uppbyggnad av trafiknykterhetsbrotten är en absolut promillegräns alltså icke förenlig. Härmed är emellertid frågan ej avförd från vidare överväganden.

En viktig fråga är, *vilken funktion* en promillegräns skall avse att fylla. Av den tidigare framställningen har framgått, att *1939 års utredningsman,* som föreslog den nuvarande regelns införande, betraktade den som en gräns kring fall av säker olämplighet vid fordonsförande och tillmätte den stor praktisk betydelse. En i princip likartad uppfattning uttalades av *1949 års trafiknykterhetsutredning,* som föreslog det grundläggande rekvisitet ändrat därhän, att föraren »visat tecken» på spritpåverkan. En följd av denna nya brottsbeskrivning bleve emellertid, att regelns praktiska betydelse skulle reduceras. Utredningen anförde härom bl. a.

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

I fråga om förare av motorfordon förefaller därför beträffande den grövre brottskategorien den nuvarande presumtionsgränsen 1,5 promille böra bibehållas.»

Promillegränsen skulle sålunda fylla funktionen av *en säker supplementärregel,* medan ansvar *regelmässigt* skulle inträda redan vid väsentligt lägre blodalkoholvärden. Promilleregeln föreslogs även lagtekniskt utformad som en straffbarhetsregel, icke som en presumtionsregel.

Rörande principerna för en naturlig gränsdragning mellan de båda brotten hade utredningen redan tidigare anfört:

»Medan riskstegringen är jämförelsevis ringa vid lägre halter (0,3—0,5 promille) ökar den därefter betydligt snabbare så att risken vid halter på över 1,0 promille ligger på en helt annan nivå än risken hos helt nyktra förare. En naturlig gräns synes härvid i första hand kunna dragas vid den punkt där verkningarna erhållit sådan omfattning att de börjar röja sig även genom yttre tecken. De nyare forskningarna synes nämligen ha visat, att nedsättningen i förarförmågan här nått så långt, att risken för olycksfall då uppgår till stora multipler av den ifrågavarande förarens olycksrisk vid frihet från alkohol i blodet. Där yttre tecken saknas är ökningen i olycksrisken däremot av betydligt mindre framträdan-

de natur. I det allmänna rättsmedvetandet torde för övrigt uppfattas en klar väsensskillnad mellan sådan påverkan, som synes utåt, och lindrigare påverkan.»

I detta uttalande synes ligga, att den riktiga skiljelinjen i praxis borde gå vid genomsnittligen cirka 1 promille. Till frågan om promilleregelns betydelse i praxis återkom utredningen även i senare sammanhang och anförde ytterligare:

»I domstolspraxis har på ett och annat håll kunnat spåras en viss tendens att — när en förare av motorfordon eller av traktor med släpfordon haft mindre än 1,5 promille — taga detta förhållande som ett indicium på att han ej varit påverkad i den mening, som nuvarande rättstillämpning inlägger i detta begrepp. En sådan praxis kan emellertid icke anses riktig. Såsom i annat sammanhang (kap. 6) påpekats, kan nämligen reaktionen för alkohol — på grund av större eller mindre vana vid alkohol eller av annan orsak — i hög grad variera hos olika människor. Sålunda är somliga mycket känsliga och företer tydlig påverkan även efter helt ringa kvantiteter, som medför en blodalkoholhalt avsevärt underskridande 1,5 promille. Hos en sådan person kan den ringa alkoholhalten givetvis icke i och för sig medföra frihet från rattfylleriansvar, utan man har enbart att taga hänsyn till om skönjbar påverkan ådagalagts eller ej.

Värdet 1,5 promille innebär den gräns, där enligt erfarenhetens rön praktiskt taget alla förare är påverkade i den grad att det bör kunna åtminstone av den uppmärksamme iakttagaren uppfattas. Nästan hela registret av individuella varitioner ligger sålunda under denna gräns. Detta medför, att en blodalkoholhalt, som närmar sig 1,5 promille ingalunda kan anses tyda på att den svårare graden av påverkan ej föreligger utan fastmera utgör ett indicium på att så är fallet.»

Frågan är nu, vilken funktion en promilleregel skulle kunna ha med den av kommittén föreslagna konstruktionen av trafiknykterhetsbrotten.

Av det ovan utvecklade har framgått, att kommittén förutsätter, att blodanalysvärdet även framdeles skall vara av *grundläggande* betydelse vid bedömningen av ifrågavarande brott. Det skall bilda den bas och utgångspunkt, till vilken prövningen av de övriga omständigheterna anknyter. Frågeställningen kan enkelt uttryckas sålunda: vad har den aktuella faran varit, som följt av den konstaterade alkoholförtäringen? Övriga omständigheter kan, med viss schematisering, sägas belysa promillevärdets aktuella betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Med det angivna betraktelsesättet måste det vara angeläget att garantera, att blodanalysens centrala betydelse ej undanskymmes. Att helt utesluta varje hänvisning härtill föranleder därför betänkligheter, så mycket mera som den hittillsvarande absoluta promilleregeln otvivelaktigt, vid sidan av förutnämnda olägenheter, haft avsevärd positiv verkan. Konsekvensen blir härmed, att en promilleregel i kommitténs förslag till nya lagregler kan ha funktionen att ge *en anvisning om blodanalysens betydelse och om de risker som i allmänhet är förknippade med viss blodalkoholkoncentration.*

En sådan anvisning, som nyss sagts, har för kommittén framstått som så angelägen, att ett helt slopande av den nuvarande promilleregeln icke kan förordas. I straffstadgandet bör som ett särskilt stycke tillfogas, att

»vid bedömningen, huruvida påtaglig fara förelegat för trafikolycka, skall särskilt beaktas», om viss promille förelegat. Då denna faktor uppenbarligen har betydelse främst för *faran i och för sig*, bör orden »under färden» icke medtagas i detta sammanhang.

Frågan blir närmast om direkt hänvisning till visst promilletal bör ske. En möjlighet vore att endast utsäga, att det bör särskilt beaktas, om blodalkoholkoncentrationen »väsentligt översteg 0,4 promille», vilket värde föreslagits markera normalgränsen mellan ansvar och icke ansvar. Kommittén har emellertid ansett en sådan angivelse vara alltför obestämd. Särskilt har härvid beaktats, att det nu gällande värdet å 1,5 promille synts vara alldeles för högt för att kunna tjäna som ett generellt »riktmärke» vid domstolsprövningen. Detta utsades redan av 1949 års trafiknykterhetsutredning. Av dess uttalanden har, som redan sagts, synts framgå, att värdet 1 promille ansågs lämpligt ur den nu relevanta synpunkten. Den medicinska expertredogörelsen ger också enligt kommitténs mening en klar anvisning i denna riktning.

Som belägg för vad sist sagts synes det tillräckligt att hänvisa till tabellerna XXVIII—XXX i den medicinska expertframställningen, samtliga avseende en person med en kroppsvikt av 75 kg. Vid studiet av tabellerna bör även nu iakttagas, att de angivna värdena skulle ha reducerats med 0,13 promille inför domstol.[1] *Tabellerna XXIX och XXX* avser genomsnittliga promillevärden efter förtäring av olika alkoholmängder under en konsumtionstid av 10—60 minuter. I det mera realistiska fallet (XXX) hade förtäringen skett 1—2 timmar efter måltid. Största intagna kvantitet var 35 cl starksprit, som efter 2 timmar gav högsta värdet 1,40 promille, dvs. inför domstol 1,27 promille. I det mindre sannolika fallet, där förtäringen skett efter 5—6 timmars fasta (XXIX), blev blodvärdena naturligen högre. Största intagna kvantitet, 29 cl starksprit, gav emellertid icke högre värde än 1,42 promille, dvs. 1,29 promille inför domstol, vilket inträffade efter 2 timmar. En lagregel med 1 promille skulle i det förra fallet ha medfört ansvar efter förtäring av 35 cl men icke 29 cl starksprit, i det senare fallet efter intagande av 29 cl men icke 23 cl starksprit. *Tabell XXVIII* visar medeltal och variationsbredd för blodalkoholmaximum efter förtäring av 20 eller 30 cl starksprit resp. 5 eller 7 flaskor starköl. Den *mindre* konsumtionen gav ej ens i det teoretiska fallet av förtäring under 5 minuter efter 12 timmars fasta högre medelvärde än 1,1 promille, dvs. 0,97 promille inför domstol. Variationsbredden av 0,7—1,5 promille. Den *större* konsumtionen gav under samma föga realistiska förutsättningar ett medelvärde av 1,6 promille, dvs. 1,47 promille inför domstol, och en variationsbredd av 1,2—2,2 promille. Vid en konsumtionstid av 10—60 minuter efter endast 1—2 timmars fasta blev medelvärdena efter samma alkoholmängder 0,8 resp.

[1] Av samma skäl, som förut anförts (ovan sid. 71), beaktas däremot icke betydelsen enligt gällande system av säkerhetsmarginalerna vid »tillbakaräkning».

1,2 promille, dvs. inför domstol 0,67 resp. 1,07 promille. Under sistnämnda betingelser blev variationsbredden vid den större förtäringen 0,9—1,4 promille i oreducerade värden, vilket alltså betyder, att en person med en kroppsvikt av 75 kg, som 1—2 timmar efter måltid förtär 30 cl starksprit eller 7 flaskor starköl under 10—60 minuters konsumtionstid, *kan* uppnå ett högsta blodalkoholvärde av endast 0,77 promille, sedan gängse avdrag gjorts för statistisk osäkerhet.

De redovisade siffrorna lärer klargöra, att 1,5 promille icke kan vara en riktig normalgräns mellan kvalificerat och okvalificerat trafiknykterhetsbrott. Ett väsentligt lägre värde synes böra vara riktmärke för bedömningen, om nedsättningen av förarförmågan varit mer eller mindre påtaglig. Skall praxis verkligen kunna påverkas i den riktning, som kommittén sålunda finner önskvärd, synes det nu sedan avsevärd tid stadgade gränsvärdet böra ersättas med en direkt hänvisning till ett lägre värde, vid vars överskridande förare *i allmänhet* är mera kraftigt påverkade. Kommittén har därför stannat för att förorda en hänvisning till 1 promille som ett allmänt riktmärke.

Även i detta sammanhang uppkommer frågan, till vilken tidpunkt lagstadgandet bör hänföra sig. Särskilt som fråga endast är om en anvisning finner kommittén konsekvensen fordra, att icke heller denna regel anknyter till tiden för körningen. Den bör i stället avfattas sålunda: »vid bedömningen, huruvida påtaglig fara förelåg för trafikolycka, skall särskilt beaktas, om före färdens avslutande skett sådan alkoholförtäring, som lett till att alkoholkoncentrationen i blodet översteg 1 promille under eller efter färden».

Den föreslagna avfattningen skulle sålunda komma att medföra en väsentlig utvidgning av ansvarsområdet för normalbrottet i förhållande till det nuvarande rattfylleribrottet. Att en sådan ändring synts kommittén motiverad av starka sakliga skäl, har framgått av det anförda. Att hänsyn därtill bör tagas vid utformningen av påföljdssystemet är uppenbart. Dessa frågor behandlas i ett senare avsnitt.

#### Särskilt stadgande om grovt brott?

Genomföres en så betydande utsträckning av normalbrottets ansvarsområde, som kommittén sålunda funnit sig böra förorda, måste det närmare övervägas, om ej en ytterligare gradindelning av trafiknykterhetsbrotten bör ske. Särskilt bör i detta sammanhang beaktas, att den föreslagna anvisningen till 1 promille som riktmärke vid gränsdragningen mellan bötesbrott och normalbrott motsvarar den undre straffbarhetsgränsen enligt det förslag till den första promillelagstiftningen, som framlades av 1939 års utredningsman. Framstod en uppdelning på flera brottstyper då som påkallad — visserligen av delvis andra skäl än de för kommittén betydelsefulla — lärer detsamma böra gälla även nu. Det starkt ökade antalet tra-

fiknykterhetsbrott bör naturligtvis även beaktas. Onekligen framstår behovet av en gradindelning som starkare ju mera vanlig den ifrågavarande brottsligheten är.

Kommittén har av angivna skäl funnit, att ett särskilt stadgande om grovt trafiknykterhetsbrott bör införas. Ett sådant fanns, som i kap. II visats, upptaget i lagstiftningen intill 1951 och föreslogs återinfört av *1949 års trafiknykterhetsutredning* (SOU 1953: 20), som därom anförde:

»Likaväl som den vårdslöshet vid förandet, vilken avses i 1 §, kan det särskilda slags vårdslöshet, som rattfylleri innefattar, vara av grov beskaffenhet. Detta kan sålunda vara förhållandet, när föraren varit i särskilt hög grad påverkad eller påtagit sig en speciellt krävande trafikuppgift. Det förefaller med hänsyn härtill principiellt riktigt, att man för det fall, att rattfylleribrottet är att anse såsom grovt, skapar möjlighet till lika sträng straffreaktion som vid grov vårdslöshet i trafik. I sådant syfte föreslår utredningen att de nuvarande reglerna kompletteras med ett stadgande om att, där rattfylleribrott anses grovt, må dömas till straffarbete i högst två år.»

Bestämmelsen föreslogs intagen i samma stycke som det allmänna rattfylleristadgandet och med följande lydelse:

»Är brottet med hänsyn till graden av påverkan eller till den trafikuppgift, som föraren påtagit sig, eller eljest att anse som grovt, må straffet höjas till straffarbete i högst två år.»

På frågan, vilka omständigheter som bör medföra, att en gärning klassificeras som grov, vill kommittén anlägga följande synpunkter.

En förutsättning för att ett trafiknykterhetsbrott skall anses som grovt måste alltid vara, att den föregående *alkoholförtäringen i och för sig* motiverat bedömningen av kvalificerad gärning.[1] Normalt bör tvivelsutan måttet av förtäring klart överstiga vad som motsvarar riktmärket 1 promille. Emellertid kan spritmängden *ensam* icke få avgöra brottets gradering. En klassificering, enligt vilken 1 promille i praktiken utgör en skiljelinje mellan bötesbrott och normalbrott och t. ex. 2 promille en gräns mellan normalbrott och grovt brott, är icke blott olämplig utan direkt felaktig. Införes ett särskilt stadgande om grovt brott, måste varje schablonisering av rättstillämpningen vara av ondo. De skäl, som förut anförts i samband med åtskiljandet av bötesbrott och normalbrott, gör sig här gällande med än större kraft. Syftet måste vara att åvägabringa ett strängt ingripande mot gärningar, som med beaktande av alla omständigheter framstår som särskilt farliga.

Ett komplex av faktorer, vilka utöver måttet av alkoholförtäring måste tillmätas synnerlig betydelse i detta sammanhang, kan sammanföras under det av 1949 års trafiknykterhetsutredning använda uttrycket »den trafikuppgift, som föraren påtagit sig», eller kortare uttryckt »*föraruppgiftens svårighetsgrad*». De risker, som föraren medvetet tagit vid körning-

[1] Redan den angivna faktorn skall alltså ha gett anvisning om bedömningen »normalbrott», icke »bötesbrott».

en, är uppenbarligen av central vikt. Att föra en tung lastbil en längre sträcka på livligt trafikerade vägar, eller att framföra en omnibus med ett stort antal passagerare, måste exempelvis innebära ett påtagande av svåra och ansvarsfyllda föraruppgifter, vid vilkas utförande en genom alkoholförtäring nedsatt körförmåga kan leda till allvarliga olyckstillbud. Även körsättet kan, måhända med viss språklig tvekan, föras in under »föraruppgiftens svårighetsgrad»: även här är fråga om risker, som föraren medvetet tagit.

Vid bedömningen av en gärnings svårhetsgrad bör enligt kommitténs mening visst avseende även tillmätas en sådan omständighet som att densamma företagits, trots att föraren bevisligen *uppmanats att avstå* från att föra motorfordon.

En omständighet av annan art än de nu nämnda, vars inverkan på brottsrubriceringen bör övervägas, är att *trafikolycka inträffat*. Då fråga skall vara om grova brott, kan spörsmålet begränsas till att avse den situation, där föraren varit *vållande* till en trafikolycka av *ej alltför ringa omfattning*. Att den betydelse, som bör tillmätas en sådan omständighet, är värd närmare överväganden, framhölls av första lagutskottet vid 1957 års riksdag, som påpekade det oegentliga i ett för närvarande framkallande av den fara, som onykterhet i trafiken utgör, kommit att bestraffas i stort sett i lika mån som inträdande av de befarade skadliga verkningarna av dylik onykterhet.

Frågan är emellertid, om vållande till svår trafikolycka bör kunna tagas i betraktande vid straffmätningen men däremot icke konstituera ansvar för grovt brott. Härvidlag är att uppmärksamma de tankegångar, som framförts och lagfästs i samband med den nya brottsbalkens genomförande. Straffrättskommittén utgick från grundprincipen, att ouppsåtliga verkningar icke skall påverka utformningen av brottsbeskrivningarna för uppsåtliga brott, och följde med vissa modifikationer denna princip även i fråga om oaktsamhetsbrotten. Dess förslag härutinnan vann departementschefens och de flesta remissinstansernas gillande och föranledde icke något särskilt uttalande av lagrådet. Vissa remissmyndigheter ställde sig däremot avvisande, enär en gradering med hänsyn även till faktiskt uppkommen effekt sades stundom äga djup förankring hos allmänheten. Sistnämnda synpunkt syntes likväl departementschefen obefogad. Det framhölls särskilt, att eventuellt uppsåt i regel räcker för att uppsåtskrav skall anses uppfyllt, och att i fall, där ej ens sådant visats, men gärningsmannen bort räkna med effektens inträde, ansvar kunde inträda för vållande till annans död eller till kroppsskada eller sjukdom.

Tydligt är, att det skulle strida mot brottsbalkens motiv och uppbyggnad att låta vållande av trafikolycka påverka rubriceringen av ett trafiknykterhetsbrott. Läget är här ett annat än då i det föregående diskuterades, huruvida inträffad trafikolycka borde påverka frågan om ansvar eller

icke: medan det då endast gällde, om en begången förseelse borde passera utan påföljd som ringa, är frågan nu, om grovt brott skall konstitueras av en ej avsedd händelse. Då en dylik konstruktion alltså skulle avvika från brottsbalken, finner sig kommittén icke kunna upptaga densamma. Visserligen har kommittén, av skäl som senare skall utvecklas, ansett sig ej böra föreslå trafiknykterhetsbestämmelsernas överförande till brottsbalken, och en från denna avvikande reglering bör heller icke vara utesluten utanför dess område. Som förut framhållits är kommittén emellertid obenägen för särregler i trafiknykterhetslagstiftningen, vilka bryter av mot vad eljest gäller.

Med avseende å betydelsen ur straffmätningssynpunkt av att trafikolycka vållats vill kommittén redan i detta sammanhang anteckna, att frågan naturligtvis är beroende av i vad mån ansvar ådömes även för annat brott än onykterhet i trafik. Kommittén återkommer härtill i samband med de till straffskalorna anknytande spörsmålen.

Det återstår att överväga, i vad mån avfattningen av ett stadgande om grovt brott bör innehålla en uttrycklig exemplifiering av sådana faktorer, som bör tillmätas betydelse för bedömningen av en gärnings svårhetsgrad. Enligt kommitténs mening skulle en sådan angivelse kunna ha ett visst värde genom att klargöra, att även andra omständigheter än blott alkoholförtäringens omfattning och verkan skall beaktas. Införes bestämmelsen mellan stadgandet om vanlig onykterhet i trafik och den därtill knutna promilleanvisningen, synes även betydelsen av uttrycket »påtaglig fara» i beskrivningen av normalbrottet bli bättre framhållen och dess innebörd vinna en i och för sig önskvärd belysning. Kommittén vill därför förorda, att stadgandet om grovt brott förses med en sådan exemplifiering, som ovan sagts. Denna bör innehålla »den förtärda alkoholmängden» och »föraruppgiftens svårighetsgrad» samt sedvanlig hänvisning till »omständigheterna i övrigt».

Rörande den närmare avfattningen av det föreslagna stadgandet vill kommittén ytterligare framhålla, att om det skall bringas till uttryck, att en samlad bedömning av brottets farlighetsgrad skall ske, ordet »eller» bör undvikas. Det av 1949 års trafiknykterhetsutredning framlagda förslaget, som ovan återgetts, föranleder invändningar härvidlag. Anvisning ges om att *endast en* av de nämnda omständigheterna kan få motivera klassificeringen av en gärning som grov utan något beaktande över huvud av de övriga. Med det sagda har naturligtvis ej avsetts, att *samtliga* omständigheter av vikt skall vara försvårande. Vad som åsyftas är endast, att i *typfallen* alla faktorer av vikt skall i och för sig vara klart karakteristiska för en kvalificerad gärning, icke för ett bötesbrott, och att någon betydelsefull omständighet skall komma brottet att framstå som särskilt farligt. Som förut understrukits måste en schablonmässig tillämpning av stadgandet motverkas.

Kommitténs förslag innebär sålunda, att ett särskilt stadgande bör införas för grova brott, utsägande att ansvar därför skall ifrågakomma, där »med hänsyn till den förtärda alkoholmängden, föraruppgiftens svårighetsgrad och omständigheterna i övrigt» gärningen varit att betrakta som grov.

**Brottsbeteckningar**

Mot de nuvarande brottsbeteckningarna »rattfylleri» och »rattonykterhet» (»trafikonykterhet») — den senare ej upptagen i 4 § trafikbrottslagen men allmänt begagnad — kan flera invändningar resas. Tydligt är till en början, att rattfylleribrottet alltmer avlägsnat sig från det vanliga fylleribrottet. Upphöjes kommitténs förslag till lag, kommer skillnaden att bli än mera markant. Motsvarande gäller »rattonykterhet»: i dessa fall är det, i allt fall om kommitténs förslag godtages, icke fråga om vad som i allmänhet betecknas såsom onykterhet.

Enligt kommitténs mening bör brottsbeteckningarna anknyta till gängse språkbruk. Normalbrottet bör därför upptaga ordet »onykterhet», däremot ej ordet »fylleri». Med hänsyn till vad nyss sagts om den allmänna användningen av benämningen rattonykterhet (eller trafikonykterhet) för det ringa brottet i gällande lagstiftning, föreslår kommittén, till undvikande av oriktiga föreställningar hos allmänheten, att normalbrottet betecknas såsom »*onykterhet i trafik*». Uttrycket synes språkligt riktigt, då en förutsättning för ansvar skall vara en mera påtaglig alkoholpåverkan.

Det grova brottet bör betecknas såsom »*grov onykterhet i trafik*». Såsom förut sagts, bör det för ansvar normalt förutsättas, att själva påverkan överstigit vad som vanligen bör ha förekommit vid normalbrott. Benämningen föranleder därför icke några språkliga betänkligheter.

Att finna en lämplig benämning för bötesbrottet är mera vanskligt. Då »ringa förseelse» skall vara straffri, kan »ringa onykterhet i trafik» ej ifrågakomma, en möjlighet som även ur andra synpunkter skulle vara olämplig. Kommittén har övervägt, om över huvud någon särskild beteckning behöver utsättas, men funnit en underlåtenhet strida mot utvecklingen i lagstiftningen. Då en längre beskrivning såsom »förande av motorfordon under alkoholpåverkan» torde få anses alltför omständlig, har kommittén, med viss tvekan, stannat för beteckningen »*trafiknykterhetsförseelse*».

*Påverkan av annat än alkohol*

Vad hittills anförts har endast haft avseende å trafiknykterhetsbrott, som begås under inverkan av alkohol. Spörsmål av delvis annan natur anknyter till förande av motorfordon efter förtäring av andra medel med rusliknande effekt.

I samband med antagandet av 1951 års trafikbrottslag utsträcktes straffbestämmelserna för trafiknykterhetsbrott till att omfatta kriminalisering även av fordonsförande under inflytande av »annat berusningsmedel» än alkohol. Som motiv anfördes, att motsvarande vidgning dåmera skett av ansvarsområdet för vanligt fylleri genom ändring 11 kap. 10 § strafflagen. Förutsättningarna för ansvar är desamma som för rattfylleri. Straff skall sålunda ådömas, där det kan antagas, att föraren icke kunnat föra fordonet på betryggande sätt. Brottet hänföres emellertid ej under själva beteckningen rattfylleri. Någon motsvarighet till det ringare alkoholbrottet, den s. k. rattonykterheten, finnes icke stadgad.

Ifrågavarande stadgande berördes i korthet av 1949 års *trafiknykterhetsutredning,* som föreslog, att detta specialfall skulle sammanföras med det vanliga rattfylleribrottet under gemensam benämning. Utredningen anförde:

»Enligt trafiknykterhetsutredningens uppfattning bör någon åtskillnad ej göras mellan påverkan av starka drycker och påverkan av annat berusningsmedel. I båda fallen rör det sig nämligen om sådan påverkan, som i mera utvecklad form är att beteckna som berusning. Att använda rattfylleri som brottsrubrik, oavsett om påverkan härrör från det ena eller andra slaget av berusningsmedel, förefaller därför berättigat. En häremot svarande jämkning i nuvarande lydelse av 1 mom. har därför skett.»

Utredningen föreslog sålunda, att det särskilda stadgandet skulle utgå och uttrycket »påverkad av starka drycker» i brottsbeskrivningen för rattfylleri förses med tillägget »eller annat berusningsmedel».

Problematiken kring trafiknykterhetsbrott under påverkan av andra berusningsmedel än alkohol skiljer sig i minst tre hänseenden från den med alkoholbrottsligheten förknippade. *För det första* kan den tillförda alkoholmängden mätas. Likvärdiga möjligheter föreligger icke beträffande andra medel. Någon motsvarighet till promillereglerna kan icke konstrueras. Läkarundersökningen av misstänkta förare blir sålunda av väsentligt större betydelse i dessa fall. Även den misstänktes egna uppgifter om förtäringens storlek blir av större vikt än i fråga om alkohol, där, som tidigare påpekats, nyare vetenskapliga undersökningar berett betydligt ökade möjligheter att fastställa den faktiska konsumtionen. *För det andra* vet envar, att alkohol har rusgivande verkan och därmed medför nedsättning av förmågan att föra motorfordon. Detsamma gäller endast i väsentligt ringare mån vid andra medel, som har likartad effekt. Vilka medel och vilka kvantiteter därav, som är farliga, har den enskilde vanligen svårt att bedöma. *För det tredje* användes sådana medel som här avses, regelmässigt för medicinskt bruk. Medan alkoholförtäring aldrig kan ursäktas i samband med trafik, är förhållandet sålunda här ett helt annat. Förtäring av vad gällande rätt benämner »annat berusningsmedel» kan vara icke blott försvar-

lig utan medicinskt nödvändig. Den rusgivande effekten blir en negativ biverkan.

Anförda omständigheter föranleder till en början, att endast en motsvarighet till de mera kvalificerade alkoholbrotten, sålunda vad kommittén benämnt onykterhet i trafik, kan övervägas beträffande förande av motorfordon under inflytande av annat rusgivande medel än alkohol. För bötesbrottet, som kommittén alltså vill beteckna trafiknykterhetsförseelse, kan däremot icke tillskapas något tillämpningsområde utanför alkoholbrottsligheten. Såväl svårigheterna att mäta en ringare påverkan som det ofta föreliggande behovet av en viss mindre förtäring av sådana medel, som här avses, gör det praktiskt omöjligt att konstruera ett bötesbrott för dessa fall. Kommitténs ståndpunkt härvidlag överensstämmer sålunda med gällande rätts.

Att ansvar bör stadgas även framdeles för mera kvalificerade gärningar, begångna under påverkan av annat än alkohol, finner kommittén uppenbart. Det är även tydligt, att brottsrekvisiten bör så långt möjligt är göras likartade med de för alkoholbrotten angivna. Förutsättning för ansvar bör därför vara, »att påtaglig fara förelegat för trafikolycka under färden». Bedömningen, huruvida brottet varit att anse som grovt, bör likaledes ske efter samma principer som vid alkoholbrott. Övriga moment i brottsbeskrivningen föranleder emellertid vanskligheter. De viktiga skillnaderna i den grundläggande problematiken kan knappast undgå att öva inflytande på lagtextens avfattning. I och för sig vore det möjligt att införa en regel även för de nu avsedda fallen i det allmänna stadgandet om onykterhet i trafik, exempelvis på motsvarande sätt som föreslogs av 1949 års trafiknykterhetsutredning. Uttrycket »efter sådan alkoholförtäring» kunde helt enkelt utbytas mot »efter sådan förtäring av alkohol eller» annat rusgivande medel. Kommittén har emellertid kommit till uppfattningen, att en sådan lagteknisk lösning skulle vara förenad med olägenheter. Reda och klarhet i principerna har synts bäst kunna främjas genom att efter mönster av gällande rätt införa ett särskilt stadgande om trafiknykterhetsbrott under inverkan av annat än alkohol. En sådan bestämmelse synes ha sin naturliga plats efter den till alkoholbrotten knutna promilleanvisningen.

En viktig principfråga vid avfattningen av det föreslagna särskilda stadgandet är, om i detta sammanhang gällande rätts uttryck »påverkad» av annat berusningsmedel än alkohol kan godtagas utifrån kommitténs allmänna överväganden. Då det citerade ordet eljest uteslutits och ersatts med hänvisningar till den skedda *förtäringen,* skulle det kunna hävdas, att konsekvensen kräver motsvarande utbyte även i detta sammanhang. Kommittén har emellertid icke funnit så vara fallet. Man bör sålunda beakta vad ovan nämnts om svårigheten att mäta förtäringens storlek och den därav följande nödvändigheten att fästa avgörande vikt vid läkarundersökningens resultat och att även i större utsträckning än vid alkoholbrott

tillmäta den tilltalades egna uppgifter betydelse. Dessa omständigheter gör, att det i nu avsedda fall måste bli fråga om faktisk, konstaterbar påverkan på ett annat och mera markerat sätt än i fall av spritförtäring. En hänvisning i lagtexten till förarens påverkan synes därför sakligt motiverad. Just genom en motsättning på denna punkt till brottsbeskrivningen för alkoholbrottet torde för övrigt kommitténs avsikter komma till klart uttryck.

I samma riktning, som sist sagts, talar även de speciella förhållanden på brottets *subjektiva* sida, som ovan påpekats. Den som förtärt alkohol kan endast i sådana undantagsfall, där han lurats att intaga alkohol utan egen vetskap härom, göra gällande, att han ej insett förtäringens verkan. Invändningar av sådan innebörd måste däremot bli mycket vanliga, då fråga är om andra medel än alkohol. En naturlig gräns för straffbarheten anvisas i dylika fall tydligen av den punkt, då föraren på grund av medicinsk erfarenhet kan sägas ha måst eller bort inse, att förtäringen lett till påverkan.

I två mål under senare år har Högsta Domstolen tagit ställning till frågor om ansvar enligt 4 § trafikbrottslagen för den som intagit annat medel av rusgivande verkan än alkohol men invänt, att han saknat insikt om denna verkan. Med hänvisning i övrigt till Nytt Juridiskt Arkiv, avd. I, må här återges de huvudsakliga domskälen.

*NJA 1956 sid. 66.* Häradsrätten, i vars dom Hovrätten icke fann skäl göra ändring, fällde den tilltalade, J, till ansvar med uttalande i domskälen bl. a.: »I betraktande av att J lätt kunnat skaffa sig visshet om vad slags tabletter hustrun erbjudit honom och av att det måste anses såsom i hög grad ovarsamt att förtära ett så stort antal tabletter, om vilkas beskaffenhet J intet visste, kan den omständigheten, att J svävat i ovisshet rörande tabletternas beskaffenhet och verkan, icke befria honom från ansvar. Förty finner HR:n J vara förfallen till ansvar för rattfylleri. Omständigheterna få dock anses vara mildrande.»

Högsta Domstolen ändrade denna dom. Efter uttalande, att fråga var om sådant berusningsmedel, som avses i 4 § trafikbrottslagen, anfördes i domskälen: Riksåklagarämbetet »har icke i målet gjort gällande, att J — vilken ostridigt intog isofentabletterna icke i berusningssyfte utan som nervlugnande medel — redan vid intagandet insåg att de hade rusgivande verkan. Av utredningen kan icke anses framgå, att J, när han förde bilen, insåg att tabletterna inverkat berusande på honom. Ej heller giver vad i målet förekommit tillräckligt stöd för antagande att J vid bilfärden var medveten om möjligheten av att sådan inverkan av tabletterna förelåg och att han icke skulle hava låtit visshet i detta hänseende avhålla sig från att föra bilen. Vid nu angivna förhållanden kan J icke fällas till ansvar.»

*NJA 1961 not B 33.* Häradsrätten ansåg icke fråga vara om berusningsmedel enligt 4 § trafikbrottslagen. Hovrätten däremot fann, att den tilltalade, B, varit straffbart påverkad samt även insett, att han saknat nödiga förutsättningar att på betryggande sätt föra fordonet, varför ansvar ådömdes. Högsta Domstolen ändrade domen till frikännande och anförde i domskälen, efter att ha fastställt att fråga varit om berusningsmedel i lagens mening:

»Såsom hovrätten anfört är utrett, att B under återfärden befunnit sig i sådant tillstånd, att han icke på betryggande sätt kunnat föra motorfordonet. B har

uppgivit, att han under den med åtalet avsedda dagen intill tiden för återfärden intagit sex till åtta resteniltabletter, av vilka envar, enligt vad i målet är utrett, innehöll 200 milligram meprobamat. Det måste med hänsyn till omständigheterna hållas för visst, att B:s tillstånd var en följd av att han intagit resteniltabletter. — Av vad som förekommit i målet framgår ej att B före återfärden ägde vetskap om att resteniltabletter kunna hava rusgivande verkan. Emellertid ligger i sakens natur att det för den som begagnar läkemedel, som användes i syfte att uppnå en lugnande verkan, måste stå klart, att om han intager dylikt läkemedel i en mängd som betydligt överstiger den av läkare ordinerade, den möjligheten föreligger att ett berusningstillstånd kan inträda. Den ordination B i förevarande fall erhållit innebar, att han skulle taga en resteniltablett på morgonen, en på middagen och två på kvällen. Riksåklagarämbetet har förklarat sig icke göra gällande, att B före återfärden intagit flera resteniltabletter än de av B uppgivna sex till åtta. Intagande av tabletter till detta antal kan icke anses innebära ett sådant överskridande av erhållen ordination att det redan på grund därav måste hava stått klart för honom att berusningsverkan kunde inträda. Av vad i målet förekommit kan icke anses framgå, att B under återfärden insåg att av honom intagna tabletter verkat berusande på honom. Vid nu angivna förhållanden är B icke förfallen till ansvar jämlikt 4 § mom. andra stycket förutnämnda lag.»

Av dessa båda domar framgår klart, att för straffbarhet fordras *uppsåt*, varvid emellertid s. k. eventuellt uppsåt är tillfyllest. Föraren måste ha insett endera *vid förtäringen*, att denna kunnat leda till straffbar berusningsverkan, eller *före färdens avslutande*, att sådan verkan inträtt.

Av de anförda rättsfallen framgår sålunda, att det för ansvar ej är tillräckligt, att föraren *bort inse*, att förtäringen varit ägnad att medföra berusningsverkan. Kommittén kommer att i efterföljande avsnitt uppehålla sig vid frågan, huruvida trafiknykterhetsbrotten bör utformas som uppsåtliga brott eller som oaktsamhetsbrott. Det här väckta spörsmålet synes dock kunna behandlas för sig. Sålunda har kommittén funnit mindre lyckligt, att faktisk insikt skall krävas för ansvar. Hänsyn till trafiksäkerheten gör det otvivelaktigt berättigat att av en fordonsförare kräva ett visst mått av varsamhet och försiktighet vid intagande av mediciner, tabletter o. dyl. Det bör kunna begäras, att han särskilt överväger, om han verkligen med trygghet kan föra motorfordon efter sådan medicinering. Att utan vidare sätta sig vid ratten efter en ej alldeles ringa dosering utan att alls göra sig underrättad om dess verkan, kan ej anses försvarligt. Särskilt då fråga är om intagande av en större kvantitet än den som ordinerats av läkare, torde denna synpunkt göra sig gällande.

Starka skäl talar sålunda enligt kommitténs mening för att ansvar bör kunna inträda redan vid oaktsamhet. Tvekan kan emellertid råda, huruvida oaktsamheten bör avse, att förtäringen *varit ägnad att medföra* viss påverkan, eller endast att den de facto *medfört* sådan effekt. Det förra alternativet är enligt kommitténs uppfattning att föredraga. Av särskild betydelse synes vara, att den för bedömningen av förarens oaktsamhet avgörande tidpunkten kan förskjutas bakåt. Om det kan anses, att en person, som

blivit påverkad av stimulerande eller bedövande medel, bort *i sitt därigenom nedsatta tillstånd* inse, att han inneburit en påtaglig trafiksäkerhetsfara som motorfordonsförare, måste vara vanskligt att bedöma.

Av stadgandets avfattning bör framgå, att den oaktsamhet, som skall kunna föranleda ansvar, icke skall ha varit ringa. Att föraren bort inse, att straffbar påverkan *kunde* inträda, bör sålunda ej anses tillfyllest. Kommittén har stannat för att föreslå uttrycket, att föraren *bort räkna med* att sådan påverkan *skulle* inträda, som innebure en påtaglig trafiksäkerhetsfara under färden.

I detta sammanhang bör även särskilt understrykas vad i den medicinska expertredogörelsen framhålles om vissa läkemedels egenskap att förstärka effekten av förtärd alkohol. Motorfordonsförare bör noga iakttaga, att en samtidig förtäring av alkohol och läkemedel innebär särskilda risker. Ansvar för »onykterhet i trafik» skall självfallet liksom rattfylleriansvar enligt gällande rätt ådömas även om varken den förtärda spritmängden eller den intagna läkemedelskvantiteten varit ägnad att *ensam* medföra en påtaglig trafiksäkerhetsfara.

Vid avfattningen av själva lagtexten har kommittén slutligen fäst sig vid att uttrycket »annat berusningsmedel» än alkohol knappast är helt lyckligt med hänsyn till allmänt språkbruk. Vid behandlingen av förslaget till 1951 års trafikbrottslag anmärkte också lagrådet härpå och föreslog, att i stället skulle väljas beteckningen »annat stimulerande eller bedövande ämne», vilken återfinnes i 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Då emellertid lagrummet utformats med hänsyn till avfattningen av motsvarande bestämmelser i det allmänna fylleristadgandet i 11 kap. 10 § strafflagen, fann departementschefen icke skäl att vidtaga någon ändring i den av lagrådet önskade riktningen. Efter brottsbalkens ikraftträdande kommer brottsbeskrivningen för fylleri (16 kap. 15 §) att innehålla uttrycket »annat än alkoholhaltiga drycker». Kommittén, som funnit sistnämnda angivelse mera tilltalande än både trafikbrottslagens och vägtrafikförordningens, föreslår, att densamma begagnas även i detta sammanhang.

Kommittén föreslår sålunda, att i ett nytt stadgande om trafiknykterhetsbrott införes följande bestämmelse som ett särskilt stycke: »Var föraren så påverkad av annat än alkoholhaltiga drycker, att påtaglig fara förelåg för trafikolycka under färden, dömes efter vad i . . . stycket sägs, där han insett eller bort räkna med att sådan verkan skulle inträda».

### *Närmare om de speciella brottsrekvisiten*

I det föregående har brottsbeskrivningarnas allmänna uppbyggnad diskuterats. Det återstår att närmare granska de speciella brottsrekvisiten. Sålunda bör övervägas, vilka slag av fordon som skall avses, vilken betydelse som

bör tillmätas förarens uppsåt och platsen för körningen, samt vad som skall förstås med »förande av motorfordon».

**Lagstiftningens tillämplighet vid olika slag av fordon**

Ansvar enligt 4 § 1 mom. trafikbrottslagen drabbar förare av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap. Detta gäller vid påverkan såväl av alkohol som av »annat berusningsmedel». Presumtionsregeln för 1,5 promille är emellertid endast tillämplig för förare av bil, motorcykel och traktor med släpfordon. Blott dessa kategorier drabbas också av ansvar enligt 2 mom., för vilket förutsättes en blodalkoholkoncentration mellan 0,5 och 1,5 promille. Enligt särskilt stadgande är moped att anse som lätt motorcykel.

*1949 års trafiknykterhetsutredning* uppehöll sig utförligt vid frågan om lagreglernas tillämplighet vid olika slags fordon. Den övre promillegränsen bedömdes som så hög, att bärkraftiga skäl saknades för att undantaga traktorer utan släpfordon eller motorredskap. Om det ringare brottet anförde utredningen:

»I fråga om promilleområdet 0,5—1,5 har de undersökningar, som verkställts genom utredningens försorg, visat att fog föreligger för kriminalisering av den som för bil eller motorcykel trots att han har nämnda blodalkoholhalt. Däremot kan av undersökningarna knappast dragas några säkra slutsatser i vad gäller traktorerna och motorredskapen. Dessas konstruktiva hastighet får nämligen ej överstiga 30 km/tim. och sådana faktorer som fördröjd reaktionstid m. m. kan därför knappast här sägas spela samma roll, som när det gäller bilar och motorcyklar med deras höga konstruktiva hastighet.»

Även framgent borde sålunda traktorer utan släpfordon och motorredskap falla utanför tillämplighetsområdet för det mindre allvarliga trafiknykterhetsstadgandet. Utredningen uppehöll sig även vid mopederna och anförde därom:

»Till moped hänföres sådan cykel vilken — med bibehållande i övrigt av de normala kännetecken på sådant fordon — är utrustad med förbränningsmotor av typ, godkänd såsom hjälpmotor för cykel. För sådant godkännande har uppställts vissa närmare angivna villkor. Dessa innefattar bl. a. att hjälpmotorn får ha en cylindervolym av högst 50 $cm^3$ och en effekt av högst 0,8 hästkrafter samt vidare att den till tyngd och verkningssätt är lämpad för en normal cykel och icke kan ge denna högre hastighet än 30 km/tim.

Lättnaderna för mopeden består i frihet från registrerings-, körkorts-, försäkrings- och skatteplikt. Vidare gäller i fråga om utrustningen, med vissa undantag, detsamma som för vanlig cykel. Dessa lättnader har betingats av att man — med hänsyn till att mopeden icke väsentligen skiljer sig från den vanliga trampcykeln i vidare mån än att den mänskliga kraften ersättes med motsvarande maskinell — ansett mopedens typiska trafikfarlighet ej vara nämnvärt större än trampcykelns.

De särskilda bestämmelserna för mopeder har utformats som undantag från de regler som gäller för motorcykel. Med hänsyn till den rättsliga begreppsbestäm-

ningen är därför mopeden fortfarande att hänföras till motorcykel. Detta medför att regeln om ansvar för rattfylleri även gäller mopedföraren.

Samma skäl, som föranlett utredningen att undantaga exempelvis traktorer från tillämpningsområdet för det lindrigare brottet, talar enligt utredningens mening för att i det nu ifrågavarande sammanhanget göra en åtskillnad även mellan mopedförare och annan motorcykelförare. I utredningens förslag har därför mopederna ställts utanför denna straffregel. Skulle det antagande om mopedernas begränsade farlighet, på vilket utredningens förslag i detta avseende vilar, jävas av erfarenheterna från den kommande tiden, bör givetvis en omprövning av det berättigade i detta undantag ske.»

Vid bedömande av dessa frågor utifrån kommitténs förslag till straffstadgande, vållar det mera kvalificerade brottet, »onykterhet i trafik», ej någon svårighet. Då den nuvarande absoluta promillegränsen föreslagits ersatt med endast en anvisning för domstolsprövningen, vilken oberoende av denna anvisning alltid skall beakta alla föreliggande omständigheter, saknas skäl att här göra undantag för motorfordon med lägre konstruktiv hastighet.

Ett annat är läget med avseende å det föreslagna bötesbrottet. Onekligen förtjänar det beaktande, att promillereglerna, som här får ökad betydelse, grundats på erfarenheter av fordon med hög konstruktiv hastighet. Enligt kommitténs mening bör ansvaret utsträckas till andra slag av fordon endast där detta kan anses påkallat av särskilda skäl. Sådana torde föreligga beträffande *traktorer med släpfordon*. Ett dylikt kombinerat fordon måste anses medföra en sådan högre grad av fara för trafiksäkerheten, som gör särskilda krav på föraren i nykterhetshänseende befogade. Vad gäller *mopederna* bör enligt kommitténs mening beaktas, att dessa under senare år blivit utomordentligt vanliga som fortskaffningsmedel, och att de också användes i vanlig trafik på annat sätt än fallet är med traktorer och motorredskap. Det skärpta nykterhetskrav, som bötesbrottet uppställer, bör därför gälla även mopedförare. Beträffande *traktorer utan släpfordon och motorredskap* föreligger icke skäl av likartad styrka. Kommittén har likväl stannat för att även dessa fordonstyper bör införas under den allmänna nykterhetsregeln. Skall huvudprincipen om total avhållsamhet från alkohol i trafik komma till pregnant uttryck, synes nämligen stadgandet därom icke böra anknytas blott till särskilda fordonsslag. De speciella omständigheter, som föreligger beträffande de nyssnämnda typerna, kan i stället vinna beaktande genom att *platsen för körningen* tillmätes viss vikt vid ansvarsbedömningen. Detta spörsmål skall nedan behandlas i ett särskilt avsnitt.

Kommittén föreslår sålunda, att samtliga stadganden om trafiknykterhetsbrott skall göras tillämpliga på alla ovannämnda fordonstyper, sålunda bil, motorcykel, traktor och motorredskap. Som gemensam beteckning för dylika fordon begagnar vägtrafikförordningen, såsom utsäges i 1 § 2 mom., »motordrivet fordon». Detta begrepp bör införas även i detta sammanhang. Det må nämnas, att 1961 års trafikmålskommitté föreslagit motsvarande

ändring i stadgandet om grov vårdslöshet i trafik i 1 § andra stycket trafikbrottslagen.

Den föregående framställningen har endast avsett motordrivna fordon. Uppenbart är emellertid, att även t. ex. cykelkörning eller framförande av hästfordon kan innebära betydande risker för trafiksäkerheten, där föraren är påverkad av alkohol eller annat medel med liknande effekt. För närvarande kan i dessa fall endast ifrågakomma ansvar för vanligt fylleri. Av framställningen i kap. II ovan har framgått, att förslag flera gånger framförts om särskilda, straffsanktionerade trafiknykterhetsregler för andra slags fordon än motordrivna. Sådana stadganden förordades redan av *1943 års utredningsman* och har senare föreslagits av *1944 års trafikförfattningssakkunniga* och av *1949 års trafiknykterhetsutredning*. Den sistnämnda uppehöll sig utförligt vid frågan och anförde därom bl. a.:

»Vad särskilt angår cyklisterna bör även erinras om att cykelns trafikegenskaper gör dess förare i hög grad utsatt för att själv komma till skada vid trafikolycka. Cyklisten har lätt att förlora balansen och är oskyddad. Han får därför ofta svåra skador även vid måttliga kollisioner och kullkörningar. Det kan nämnas, att enligt den offentliga statistiken risken för en cyklist att dödas, eljest svårt skadas eller lindrigt skadas är resp. 3,9, 2,8 och 1,6 gånger så stor som för en bilförare. Även för cyklisten själv kan det sålunda ofta vara ödesdigert, att han genom spritförtäring sätter sig ur stånd att föra sitt fordon på betryggande sätt.

Med den kraftiga intensitet som trafiken på gator och vägar numera fått framstår det som angeläget att på allt sätt främja ett korrekt uppträdande även av de nyss angivna förarna. Den möjlighet som nu finns att åtkomma en spritpåverkad cyklist eller hästfordonsförare — nämligen med stöd av reglerna i 1 § trafikbrottslagen om ansvar för vårdslöshet i trafik — synes icke ha tillräcklig verkan. I praktiken torde för övrigt straff för vårdslöshet vid cykling eller förande av hästfordon endast undantagsvis komma i fråga med mindre en olyckshändelse inträffar.

Mot denna bakgrund har trafiknykterhetsutredningen sett sig föranlåten att — såsom även 1944 års trafikförfattningssakkunniga förordat — föreslå införande av en bestämmelse om ansvar jämväl å sprit- eller drogpåverkad cyklist eller förare av fordon, förspänt med dragare. Som lämplig gräns för straffbarheten torde även här kunna tjäna, att föraren varit så påverkad, att han företer tecken därå. Likaså lärer påkallas en promilleregel, anknuten till en blodalkoholhalt av 1,5 promille eller däröver. Utredningen vill här hänvisa till framställningen rörande rattfylleribrottet. Däremot torde dessa förare — på grunder som i ett följande avsnitt angives — knappast böra underkastas ansvar för lindrigare trafiknykterhet (blodalkoholhalt uppgående till 0,5 men ej till 1,5 promille).«

Vad utredningen sålunda uttalade om de risker, som spritpåverkade förare av de angivna fordonsslagen kan medföra i trafiken, vinner i och för sig kommitténs anslutning. Kommittén har likväl efter noggrant övervägande av frågan stannat för att icke föreslå särskilda ansvarsregler för dessa kategorier. Det avgörande skälet härtill har varit, att redan övervakningen av den gällande trafiknykterhetslagstiftningens efterlevnad, som tidigare utvecklats, visat sig medföra stora praktiska problem. Det är kom-

mitténs uppfattning, att tiden ännu ej är mogen för en sådan utvidgad kriminalisering, som 1949 års trafiknykterhetsutredning förordade, hur önsklig en sådan åtgärd än kan vara i och för sig.

**Platsen för körningen**

Enligt 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen får fordon icke »på väg» framföras av den, som på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. Motsvarande begränsning gäller ej enligt 4 § trafikbrottslagen. Ansvar för trafiknykterhetsbrott inträder sålunda oavsett platsen för körningen. En onykter person, som skulle köra en bil från enskilt område ut på vägen men icke lyckades, då han körde på en sten, fälldes sålunda till ansvar för trafiknykterhetsbrott (NJA I 1938 sid. 285) liksom en person som framfört en bil endast inom ett garage (NJA I 1949 sid. 559).

Spörsmålet upptogs vid lagrådsbehandlingen av förslaget till 1951 års trafikbrottslag, varvid justitierådet Ekberg anförde:

»Den grundläggande principen i lagstiftningen bör, såsom jag framhållit vid 3 §, vara att förseelsen sker vid trafik på väg, och önskvärt är, att överensstämmelse i detta hänseende föreligger i fråga om alla slag av hithörande brott. Avvikelse från denna princip bör ej ske utan starka skäl. Nu berörda detaljfråga rörande omfattningen av brottsrekvisitet vid rattfylleri har, såvitt jag kunnat finna, tidigare ej diskuterats närmare. Vid tillkomsten av bestämmelserna om rattfylleri synes helt naturligt uppmärksamheten uteslutande ha varit riktad på den fara, som detta brott utgör för trafiken å vägar och gator. Väl kan rattfylleribrottet anses ha en sådan karaktär, att skäl kunna anföras för att detsamma bör beivras, även om brottet äger rum å enskilt, till farväg ej hänförligt område, som är upplåtet för eller eljest nyttjas av allmänheten, t. ex. en hotellgård, varest gästerna bruka parkera sina motorfordon, eller annan enskild parkeringsplats för främmande bilar. Område av dylik beskaffenhet får emellertid enligt den innebörd, som begreppet väl jämlikt lagrådets mening bör äga, hänföras under detta begrepp.

Därest för straffbarhet enligt 1 mom. första stycket i förevarande paragraf förutsättes, att någon vid förande av bil, traktor eller motorredskap »*på väg*» var så påverkad av starka drycker som i nämnda lagrum sägs, kommer följaktligen rattfylleribrottet att omfatta jämväl de fall, som nu antytts. Däremot möta betänkligheter mot en så vidsträckt omfattning av rekvisitet för ifrågavarande brott, att enskilt område, på vilket främmande trafik vanligen ej förekommer, faller under detsamma. Strängt taget skulle rattfylleribrottet då komma att omfatta jämväl sådana fall som att en spritpåverkad person i ett garage kör en bil från en plats till en annan eller på en gårdsplan, å vilken blott gårdens folk brukar vistas, backar en bil in i ett garage. Det motiv som ligger till grund för kriminalisering vid andra trafikbrott, nämligen skyddande av den allmänna trafiksäkerheten, föreligger ej i dylika fall utom så till vida att fara kan förefinnas, att vederbörande i sitt onyktra tillstånd ger sig ut att köra på väg. Vill man i lagstiftningen beakta en sådan fara, synes det böra övervägas, om ej det riktigaste vore att straffbelägga försök till rattfylleri. Även andra skäl kunna tala för införande av en sådan bestämmelse. Sker detta, torde det knappast erfordras, att rattfylleri å enskilt,

till farväg ej hänförligt område, varå främmande trafik i allmänhet ej äger rum, straffbelägges. Tydligt är nämligen, att därest någon genom vårdslöshet från förarens sida skulle bliva påkörd och svårare skadad, den omständigheten, att föraren var onykter, är att anse såsom väsentligt försvårande vid utmätning av straff enligt 14 kap. 9 eller 17 § strafflagen, oavsett huruvida gärningen formellt är att samtidigt betrakta som rattfylleribrott. En kriminalisering, som går längre än det praktiska behovet kräver, är ägnad att undergräva den allmänna respekten för lagarna och får lätt ett sken av orättvisa.»

Frågan blev icke föremål för något särskilt uttalande av departementschefen och berördes icke heller av 1949 års trafiknykterhetsutredning.

Kommittén har funnit, att de synpunkter, som framförts i det ovan återgivna yttrandet, är välgrundade och förtjänar att övervägas. Vad beträffar det föreslagna stadgandet om »onykterhet i trafik» är dock frågan utan betydelse, då ett rekvisit är, att »påtaglig fara förelegat för trafikolycka under färden». Att göra ett undantag, avseende platsen för körningen, är icke möjligt. Annorlunda förhåller det sig med bötesbrottet. Onekligen talar starka skäl för att undantaga körningar, som icke skett »på väg» i vägtrafikförordningens bemärkelse. Med hänsyn till vikten av att klart och utan inskränkningar fastställa, att grundregeln måste vara absolut nykterhet i trafiken, har kommittén dock icke funnit sig kunna föreslå, att förande »på väg» upptages som ett särskilt brottsrekvisit. Däremot bör en möjlighet öppnas att anse »trafiknykterhetsförseelse» som ringa och därmed låta den passera utan ansvar, där gärningen icke skett på väg. Ett tillägg därom föreslås sålunda i bestämmelsen om vilka förseelser som »må anses ringa». Därmed vinnes också den fördelen, att de speciella omständigheter kan vinna beaktande, som anknyter till traktorer och motorredskap, vilka finner sin huvudsakliga användning annorstädes än i den vanliga trafiken.

#### "Förande av motorfordon" enligt gällande rätt

I 4 § trafikbrottslagen gives icke någon definition av vad som skall anses som »förande av motorfordon». Med motorfordon avses i detta sammanhang alla sådana fordon, som beröres av sagda lagrum. Ett betydande antal vanskliga gränsfall kan uppkomma i praxis vid bedömningen, huruvida förande av motorfordon skall anses ha skett i det aktuella fallet. En kort översikt över viktigare sådana frågor skall här i korthet lämnas.

Till en början kan fråga uppkomma, huruvida det fordon, som saken gäller, varit att anse som *motorfordon eller icke*. Frågan kan resas, där fordonet varit avsett att drivas med motor, men motorn endera borttagits eller varit obrukbar eller ej använts vid den aktuella körningen.

Frågan synes vara att besvara på grundval av vägtrafikförordningens definitioner. Något slags fordon har det i allt fall varit fråga om, och typen bör bedömas med hänsyn till lagstiftningens begrepp. Härvid kan det omedelbart sägas, att ett fordon *som sådant* icke kan förändra karaktär, därför

att dess motor icke begagnas. En användbar lätt motorcykel måste otvivelaktigt vara att anse som en sådan, även om den framförts genom trampning med motorn frånkopplad, vilket också fastställts av Högsta Domstolen (NJA I 1947 sid. 253).

Har motorn borttagits eller är den obrukbar, kan fordonets typ anses ha blivit förändrad. En *bil* lärer emellertid svårligen kunna anses som annat slags fordon än en bil. Icke heller kan en *motorcykel* gärna ändra karaktär och bli att betrakta som en cykel, därför att motorn tillfälligtvis är obrukbar. Skulle den ha helt borttagits och fordonet framdrivas genom trampning, skulle läget kunna bli ett annat. En *moped* betecknas av lagstiftningen som en »cykel med hjälpmotor». En förutsättning för dess egenskap av motorfordon bör därför vara, att den är försedd med en användbar hjälpmotor. I annat fall bör den anses som en vanlig cykel.

I domstolspraxis har också de meningar, som här framförts, blivit antagna. Ansvar för trafiknykterhetsbrott med bil har ådömts den som »fört» en bogserad bil (NJA I 1944 not B 1369). Trampning av en moped utan brukbar motor har icke föranlett ansvar (NJA I 1958 sid. 39).

*Förande* måste förutsätta, att fordonet *satts i rörelse*. Detta är också ståndpunkten i praxis. En onykter person, som tagit plats i förarsätet i en bil, startat motorn i avsikt att köra men gripits, innan han hunnit lossa bromsen och lägga in växel, har frikänts, då fordonet icke bragts i rörelse (Svensk Juristtidning 1932, rättsfall nr 56). Om förflyttningssträckan varit ringa, spelar däremot icke någon roll (se t. ex. NJA I 1940 sid. 230: backat en meter).

Fordonet behöver däremot enligt ståndpunkten i praxis *icke* ha satts i rörelse *med motorn*. Vad gäller bil har detta framgått redan av förutnämnda rättsfall om bogsering. Den som sittande i förarsätet låtit sin bil rulla utför en backe, har även ansetts föra fordonet (NJA I 1936 sid. 69). Ett annat exempel ger det fall, där förande ansågs ha skett, då en på sluttande väg stående bil kommit i rörelse genom att föraren frikopplat motorn utan att ha handbromsen åtdragen (NJA I 1944 sid. 307).

Förande förutsätter emellertid någon form av *manövrering*. Då två spårvägsvakter, i avsikt att flytta undan en bil som efter motorstopp blivit stående över ett spårvägsspår, skjutit bilen över körbanan, sedan föraren stigit ur, har fordonet ansetts sakna förare (NJA I 1934 sid. 81). Då en spritpåverkad person gående vid sidan av en bil, vars motor icke var i gång och vars ratt var låst med rattlås, skjutit bilen, möjligen med handen på den låsta ratten, har ansvar ej ådömts (NJA I 1961 sid. 352). I ett fall hade en spritpåverkad person med en gaffeltruck skjutit på en lastbil i avsikt att flytta den ett par meter. Lastbilens motor kom igång av förflyttningen, varefter bilen fortsatte 20—25 meter framåt. Åtal för vårdslöshet i trafik ogillades av särskilda skäl. Underrätten ådömde emellertid ansvar för rattfylleri, då förande ansågs ha skett, till dess lastbilens motor startat. Hov-

rätten, vars dom ej överklagades, fann förande icke ha skett, varför åtalet ogillades (Svensk Juristtidning 1962, rättsfallet nr 13). I ett äldre fall ådömdes emellertid ansvar, då en spritpåverkad person, efter att ha vridit om startkontakten och dragit ut gasreglaget, stående bredvid bilen startat motorn med startvev, varvid fordonet kommit i rörelse bakåt, genom att backväxel varit ilagd (NJA I 1931 sid. 138). Den som låtit en bil, vars motor ej var igång, rulla utför en gata, eller skjutit densamma framåt, medan han gående vid sidan styrt bilen, har vidare ansetts föra fordonet (NJA I 1935 sid. 354 och 1950 not C 53). Att leda en tung motorcykel har dock icke betraktats som förande (NJA I 1951 sid. 314).

Anförda rättsfall synes svårtolkade. Den slutsatsen skulle dock kunna ligga nära till hands, att förande endast anses föreligga, där fordonet *förflyttats på det sätt, på vilket det är avsett att framföras i trafik,* och även *manövrerats med därför avsedda organ.* En bil kan förflyttas på avsett sätt utan att vare sig motorn är tillkopplad eller någon befinner sig på förarplatsen. En vanlig motorcykel kan däremot icke föras på avsett sätt, utan att någon sitter på den. Ur trafiksynpunkt föreligger därför vid motorcykel en viktig skillnad mellan de fall, då föraren tagit plats på fordonet, och det, då han endast går bredvid. Denna skillnad gäller däremot icke för bil. Då rättsfall saknas rörande motorcyklar med tre hjul eller sidovagn, är tolkningens riktighet dock oviss. Med avseende å manövreringen ger spårvägsfallet stöd för den anförda tolkningen liksom 1961 års rättsfall angående bil med låst ratt och 1962 års om flyttning av lastbil med gaffeltruck. Det äldre fallet från 1931 är emellertid motstridigt men torde med hänsyn till sin ålder äga mindre betydelse.

Ytterligare må nämnas, att en bil kan *manövreras av flera personer.* Ett typexempel utgör övningskörning. Både instruktören och eleven anses som förare. Om någon av dem är spritpåverkad, kan han sålunda dömas för trafiknykterhetsbrott och den andre för medverkan (se t. ex. NJA I 1939 sid. 383 och Svensk Juristtidning 1959, rättsfallet nr 8). I ett fall, där två personer framfört en bil på det sättet, att den ene hållit fötterna på broms- och gaspedalerna, medan den andre hållit i ratten, ansågs båda ha fört fordonet (NJA I 1935 sid. 506).

#### Subjektiva rekvisit enligt gällande rätt

Förut har endast berörts de *objektiva* rekvisiten för trafiknykterhetsbrott. Det återstår att närmare betrakta den *subjektiva* sidan. I nästföregående avsnitt har visats, att ansvar så till vida förutsätter uppsåt, som föraren måste under färden ha *insett att han förtärt rusgivande medel.* Eventuellt uppsåt är dock tillräckligt, dvs. att det måste antagas, att föraren icke skulle ha underlåtit att föra fordonet, därest han insett, att han tillförts sådant medel. Väl har intet av de anförda rättsfallen avsett alkohol, men skäl sak-

nas att antaga, att en annan bedömning skulle ske, där fråga uppkomme, huruvida föraren utan egen vetskap fåtts att förtära alkohol.

Med avseende å *graden av påverkan* är det uppenbart, att saknat uppsåt ej övar inflytande på ansvarsfrågan. Förarens egen uppfattning om sitt tillstånd är utan betydelse.

De nyss ovan diskuterade rekvisiten behöver icke heller täckas av uppsåt. *Förande* kan sålunda ske *ouppsåtligen,* såsom fastställts i ett flertal rättsfall (se t. ex. NJA I 1931 sid. 138, 1940 sid. 230 och 1944 sid. 307 samt Svensk Juristtidning 1953, rättsfallet nr 37).

**"Förande av motorfordon": kommitténs överväganden och förslag**

Att de speciella rekvisiten för trafiknykterhetsbrotten berett stora vanskligheter i praxis har ovan visats. Otvivelaktigt är, att de tolkningar som blivit antagna, innebär icke oväsentliga uttänjningar av lagtextens ord, och att de delvis avsevärt avviker från gängse språkbruk. Praxis har uppenbarligen påverkats av hänsyn till lagstiftningens effektivitet.

Kommittén vill på dessa frågor anlägga följande synpunkter.

Det har flera gånger framhållits, att ett starkt behov föreligger av ökad effektivitet i åtgärderna mot trafiknykterhetsbrottsligheten. Delvis långtgående reformer har också föreslagits till vinnande av ökad effektivitet åt samhällsingripandena och lagstiftningens preventiva verkan. En förutsättning för uppnående av åsyftat resultat är emellertid, att straffbuden bygger på klara och redigt uttryckta principer, som vinner förankring i det allmänna rättsmedvetandet. Med hänsyn härtill måste kommittén finna utvecklingen i praxis på de nu berörda punkterna inge starka betänkligheter. Att ge lagtexten en tolkning, som strider mot allmänt språkbruk, kan knappast vara ägnat att stärka lagstiftningens verkan. Vad som vinnes avser icke de väsentliga problemen, den centrala brottsligheten, utan gränsfall, där den *faktiskt* vållade faran ur trafiksäkerhetssynpunkt regelmässigt varit ringa. Redan ur denna synpunkt synes subtila och från allmänna språkvanor avvikande tolkningar böra avböjas. Därutöver måste det framhållas, att en alltför fri och extensiv lagtolkning alltid inger betänkligheter på straffrättens område. I fråga om en brottslighet, vid vars bekämpande lagstiftningens anknytning till det allmänna rättsmedvetandet är så angelägen som i fråga om trafiknykterhetsbrotten, synes betänkligheterna särskilt starka.

Det synes sålunda kommittén vara tydligt, att klara och med allmänt språkbruk överensstämmande definitioner av grundläggande rekvisit måste eftersträvas. Härför är särskilda stadganden erforderliga.

Vid en granskning av de uppställda frågorna i syfte att ernå en riktig precisering synes det lämpligt att först betrakta brottens *subjektiva* sida. Trafiknykterhetsbrotten har allmänt brukat uppfattas som oaktsamhets-

brott, icke som uppsåtliga brott. Ett särskilt klart uttryck för detta betraktelsesätt gav *1949 års trafiknykterhetsutredning,* som bl. a. anförde:

»Trafikonykterheten kan betecknas som en art av vårdslöshet. Denna består ej i körsättet i och för sig — i det fallet blir stadgandena i 1 § trafikbrottslagen om ansvar för vårdslöshet i trafik att tillämpa — utan redan i att föraren påtager sig en trafikuppgift, som han till följd av sitt påverkade tillstånd ej är vuxen, och därigenom utsätter övrig trafik för fara. Ju mera påverkad föraren är, och ju mindre han följaktligen motsvarar föraruppgiftens krav, desto större måste naturligtvis denna hans vårdslöshet anses vara.»

Kommittén har på denna fråga anlagt följande synpunkter. Vid ett trafiknykterhetsbrott är situationen normalt, att föraren avsiktligt *förtärt alkohol,* och att han likaledes avsiktligt *fört* sitt fordon. Att den *fara,* som följt av brottet, berott även av oaktsamhet och av tillfälliga omständigheter, saknar betydelse i detta sammanhang, då lagen ej uppställer viss faregrad som rekvisit för straffbarhet. Själva den handling, som bestraffas, innefattar endast *förande* efter *alkoholförtäring* — från förtäring av »annat berusningsmedel» kan här bortses. Avgörande för frågan, om brottet är att anse som uppsåtligt eller icke, måste vara, om den företagna *handlingen som sådan,* dvs. förande av motorfordon efter alkoholförtäring, är av lagen förbjuden. Så är icke fallet enligt gällande rätt. Först om blodalkoholkoncentrationen uppnår 0,5 promille, inträder ansvar. Från möjligheten, att föraren redan av ringare spritmängd blivit så påverkad, att han icke kunnat framföra fordonet på betryggande sätt, kan bortses i detta sammanhang. I den mån föraren insett, att hans alkoholförtäring lett till högre promille än den av lagen angivna, men ändock (avsiktligt) fört fordonet, har brottet tvivelsutan varit uppsåtligt.

Genom kommitténs förslag skulle den diskuterade frågeställningen väsentligt förändras. En grundtanke har varit att lagfästa ett förbud mot förande av motorfordon efter alkoholförtäring. *Själva den företagna handlingen skulle alltså bli förbjuden,* dock att ansvar icke skulle ådömas i ringa fall. Utrymmet för oaktsamhetsbrott[1] har därmed väsentligt inskränkts. Endast två fall är möjliga. *Dels* kan föraren ha förtärt alkohol utan egen vetskap resp. ha varit straffbart påverkad av »annat stimulerande eller bedövande ämne» utan att ha insett detta. *Dels* kan själva förandet, med den tolkning av detta begrepp som visats antagen i praxis, ha skett oavsiktligt. Det förra fallet har tidigare behandlats. Däremot bör det klargöras, när »ouppsåtligt förande» kan tänkas förekomma.

Vid besvarande av sistnämnda fråga är det lämpligt att utgå från den språkliga självklarheten, att förande måste förutsätta en manövreringsmöjlighet. Detta är också ståndpunkten i gällande rätt. Den, som skjuter på en bil, så att den rullar utför en backe, skulle säkerligen ej anses som föra-

[1] Dvs. ouppsåtliga gärningar, vilka kan bedömas som trafiknykterhetsbrott. Därmot kan *brottstypen* påverkas av ej avsedda omständigheter. För "onykterhet i trafik" har kommittén sålunda föreslagit ett farerekvisit.

re. Däremot skulle han otvivelaktigt kunna ådömas ansvar för vårdslöshet i trafik. Detta skulle gälla, även om han vore helt nykter.

Beaktas vad sist sagts, torde det vara tydligt, att ouppsåtligt förande knappast är möjligt annat än en mycket kort sträcka. Har fordonet förflyttats längre, har »föraren» normalt *endera* saknat kontroll över detsamma, varvid han icke varit att anse som förare, *eller* haft möjlighet att stanna det, varvid hans underlåtenhet därutinnan torde föranleda, att uppsåtlig körning får anses ha förelegat. Beaktas det vidare, att oavsiktligt försättande av fordon i rörelse kan innebära vårdslöshet i trafik, blir resultatet, att *ansvar för ouppsåtligt trafiknykterhetsbrott har självständig betydelse endast i sådana fall av kort förflyttning, där vårdslöshet i trafik icke förelegat.*

Det synes kommittén tydligt, att de fall, som sist angetts, icke bör påverka trafiknykterhetslagstiftningens utformning. Enligt kommitténs mening skulle det ur principiell synpunkt innebära en förstärkning att *konstruera trafiknykterhetsbrotten som uppsåtliga brott.* Detta gäller då med den förutberörda inskränkningen, att förare bör ådömas ansvar, där han kör fordon under *påverkan,* som ej åstadkommits uppsåtligt men som bort inses före körningens avslutande. Därom har kommittén föreslagit uttryckligt stadgande vad gäller andra medel än alkohol. Med avseende å spritpåverkan torde motsvarande icke behöva särskilt utsägas, då en analogi måste framstå som uppenbart befogad.

De övriga fall, som i praxis föranlett svårigheter, har avsett *manövrering av fordon på annat sätt än det avsedda* samt *förande av motorfordon utan begagnande av motorn.* Det senare är uppenbarligen, i allt fall normalt, en förutsättning för det förra. Att manövrera ett fordon på ett från det normala avvikande sätt kan ej innebära mycket annat än att »föraren» ej är på förarplatsen utan befinner sig utanför fordonet. Detta betyder, att han skjuter en bil eller leder en motorcykel, utan att motorn är igång. Att manövrera på vanligt sätt, där fordonet är igång utan motorns hjälp, kan betyda t. ex. att låta fordonet rulla utför en sluttning eller att styra en bogserad bil.

Om de fall, som sist sagts, måste det fastställas, att riskerna i trafiken är av helt annan art än de som är lagstiftningens ögonmärke. De typiska trafiknykterhetsbrotten innebär, att *motordrivna fordon framföres med motor och även i övrigt på normalt sätt* av förare, som är påverkade av alkohol. Straffstadgandena, såväl de nu gällande som de av kommittén föreslagna, har utformats med hänsyn till dessa typfall. Den riskbedömning, som ligger bakom lagstiftningen, är grundad på iakttagelser och erfarenheter av typfallen. Särskilt promillereglerna bygger därpå, som redan i föregående avsnitt understrukits. Lika litet som dessa grundats på iakttagelser av fordon med låg konstruktiv hastighet som traktorer eller motorredskap, lika litet har de byggt på erfarenheter av de risker, som är för-

bundna med att i spritpåverkat tillstånd skjuta en bil, leda en motorcykel, manövrera en bogserad bil etc. Då gällande rätt säger, att den, som haft en blodalkoholkoncentration av 1,5 promille, skall anses icke ha kunnat föra fordon på betryggande sätt, avses naturligtvis att köra, ej att skjuta fordon etc. Att i tvivelaktig överensstämmelse med gängse språkbruk inordna situationer som de nyss angivna under »förande av motorfordon» innebär därför, att regler som avser ett, göres tillämpliga på ett annat.

Ett riktigt betraktelsesätt synes kommittén vara att jämställa den som skjuter en bil med den som skjuter ett annat tyngre fordon av vad slag som helst, t. ex. en lastvagn, eller den som manövrerar en bogserad bil med den som t. ex. styr ett hästfordon. Begagnas motorn icke, torde det vara likgiltigt, om någon sådan över huvud finns. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är helt andra faktorer av betydelse, främst fordonets tyngd och lättrörlighet. Då nu kommittén av förut anförda skäl icke funnit sig kunna föreslå trafiknykterhetsregler för icke motordrivna fordon, lärer konsekvensen fordra, att de här berörda fallen, där för motordrift avsedda fordon framdrives på annat sätt än med motorn, icke heller omfattas av ansvarsstadganden.

Kommitténs uppfattning är sålunda, att som »förare» bör i trafiknykterhetslagstiftningen anses den, som *uppsåtligen framför motordrivet fordon med dess motor eller har tillsyn över framförandet.* Denna bestämning passar också bäst med ordet »färden», som kommittén föreslagit infört i flera sammanhang i ett nytt stadgande.

Mot den föreslagna åtstramningen av brottsrekvisiten skulle det kunna invändas, att den minskar lagstiftningens effektivitet. Häremot har redan tidigare anförts, att en anknytning av lagreglerna till allmänt språkbruk ger dessa ett bättre stöd hos det allmänna rättsmedvetandet, och även att de gränsfall, som kommer att uteslutas från straffbarhet, normalt är föga betydelsefulla ur trafiksäkerhetssynpunkt. De berörda spörsmålen bör emellertid ej avfärdas blott med dessa påpekanden. Även om det synes klart olämpligt att utsträcka ansvaret enligt trafiknykterhetsreglerna till här avsedda gränsfall genom en oegentlig uttänjning av begreppet »förande av motorfordon», kunde andra vägar finnas för att nå samma resultat.

En möjlighet vore att införa ett särskilt stadgande, enligt vilket ansvar skulle inträda, där förande icke skett. Ett sådant borde ej inskränkas till fall där fordon satts i rörelse. Eljest skulle ansvarsfriheten vid förande av icke motordrivna fordon ange samma inkonsekvens, som ovan sagts. I stället borde stadgandet utgå från att spritpåverkade personer bör avhålla sig från sådant sysslande med motorfordon, som *kan* medföra, att fordonet sättes i rörelse. Ett tidigare ingripande skulle därmed bli möjligt. Regeln finge naturligtvis förutsätta en tämligen hög påverkansgrad. Kommitténs uppfattning är emellertid, att ett stadgande av det här skisserade innehållet skulle i praktiken regelmässigt medföra så vanskliga bedömningsfrågor, att tillämpningen skulle bli föga effektiv. Tanken därpå bör därför avvisas.

Enligt kommitténs mening bör i stället de angivna frågorna lösas inom ramen för stadgandena om *vårdslöshetsbrott*. Det avgörande momentet i samtliga ifrågakommande fall synes nämligen vara ovarsamhets- och icke nykterhetssynpunkten. Har en verklig fara uppkommit, bör ansvar ådömas enligt 1 § trafikbrottslagen. Har faran i något fall varit allvarlig, som t. ex. måhända i det förut anförda exemplet med en herrelös bil som rullat utför en backe, synes däremot den *allmänna* vårdslöshetsaspekten ofta framträda starkare än de speciella trafiksynpunkterna. Ansvar bör därför ej ådömas för grov vårdslöshet i trafik utan enligt 3 kap. brottsbalken (i första hand 9 §, »framkallande av fara för annan»).

Det bör i detta sammanhang nämnas, att spritpåverkan kan anses som en *försvårande omständighet* vid bedömningen av ett trafikbrott. Detta gäller även vid förande i egentlig mening, där föraren icke varit så påverkad, som förutsättes för ansvar enligt stadgandena om trafiknykterhetsbrott. Att så kan ske har fastställts av Högsta Domstolen i ett mål angående grov vårdslöshet i trafik m. m., återgivet i Nytt Juridiskt Arkiv, avd. I, 1957 sid. 513 (jfr sid. 82). Såsom redan av vinjetten framgår, »har oavsett att i målet icke gjorts gällande, att bilföraren var så påverkad av starka drycker att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, och att mot honom i målet förd talan om ansvar för rattonykterhet genom underrättens därutinnan lagakraftvunna dom ogillats — lagts bilföraren till last såsom en försvårande omständighet, att det var efter betydande spritförtäring som han, med sex passagerare i bilen, förde denna på sätt som skedde». Underrätten hade icke funnit styrkt, att blodalkoholkoncentrationen under färden uppnått 0,8 promille. En ledamot i Högsta Domstolen reserverade sig mot att betrakta spritförtäringen som en försvårande omständighet.

Slutsatsen av det nu anförda synes kommittén böra bli, att något praktiskt behov knappast kan sägas föreligga av ett vidsträcktare förarbegrepp i trafiknykterhetslagstiftningen än det här föreslagna.

### *Förberedelse, försök och medverkan till trafiknykterhetsbrott*

De föregående avsnitten har avsett bestämningen av ansvarsområden och brottsbeskrivningar för trafiknykterhetsbrotten. Närmast föreligger till övervägande frågorna om förberedelse eller försök till sådan gärning samt om medverkan därtill. Dessa frågekomplex måste betraktas i samband med de allmänna reglerna därom i den nya brottsbalken.

#### Förberedelse och försök till trafiknykterhetsbrott

Enligt 23 kap. 1 § brottsbalken skall den som »påbörjat utförandet av visst brott utan att detta kommit till fullbordan», straffas för *försök* »i de fall särskilt stadgande givits därom». Förutsättning är dock alltid, att »fara förelegat att handlingen skulle leda till brottets fullbordan eller sådan fara

endast på grund av tillfälliga omständigheter varit utesluten». I 2 § stadgas ansvar för *förberedelse* »i de fall särskilt stadgande givits därom» för den som »med uppsåt att utföra eller främja brott» endera lämnar eller mottager förlag eller vederlag för brottet eller som tager viss befattning med hjälpmedel för brottet. Enligt 3 § skall ansvar för förberedelse eller försök ej ådömas »den som frivilligt, genom att avbryta gärningens utförande eller annorledes, föranlett att brottet ej fullbordats». Dessa regler motsvarar de i strafflagens 3 kap. 1—3 §§ intagna.

Trafiknykterhetslagstiftningen har ej upptagit särskilda stadganden om straff för försök eller förberedelse. Såvitt avser försök väcktes emellertid förslag om en ansvarsregel av *1949 års trafiknykterhetsutredning* med följande motivering:

»Enligt utredningens mening kan det knappast anses tillfredsställande, att en person, som trots sitt påverkade tillstånd sätter sig upp att föra bil och därigenom kan komma att utsätta andra vägtrafikanter för stora risker, skall helt undgå straff blott därför att han genom en ren tillfällighet hindras från att fullfölja sitt uppsåt. Subjektivt förefaller nämligen en sådan förare vara lika klandervärd som om han lyckas i sin avsikt. Det torde därför finnas goda skäl för att införa straff även för försök till rattfylleribrott.»

Utredningen erinrade även om att försök till rattfylleri straffas både i Danmark och i Norge. Försök borde dock i överensstämmelse med allmänna straffrättsliga grundsatser straffbeläggas endast såvitt avsåg det grövre brottet, rattfylleri. Bestämmelsen föreslogs avfattad som endast en hänvisning till reglerna i 3 kap. strafflagen.

Kommittén ansluter sig till de allmänna skäl, som anfördes av 1949 års trafiknykterhetsutredning till förmån för ett stadgande om straff för försök till mera kvalificerat brott. Otvivelaktigt kan det anses otillfredsställande, att en gärning, vilken rimligen måste uppfattas som avseende ett trafiknykterhetsbrott, skall passera utan påföljd, därför att brottet icke fullbordats till följd av tillfälliga orsaker, t. ex. att polisen ingripit. Försöksstraff skulle möjligen även kunna vara en väg att komma åt vissa av de gränsfall, varom i nästföregående avsnitt talats i anslutning till »förande av motorfordon». Det må också framhållas, att kommitténs förslag att utforma trafiknykterhetsbrotten som i princip *uppsåtliga* brott undanröjt en av remissinstansernas huvudinvändningar mot 1949 års trafiknykterhetsutrednings förslag. Konstruktionen »försök till oaktsamhetsbrott» föranledde sålunda principiella betänkligheter.

Likväl har kommittén stannat för att icke föreslå, att försök till onykterhet i trafik straffbelägges. Två avgörande hinder har synts föreligga för att med ett sådant stadgande skulle kunna uppnås åsyftat resultat.

*För det första* förutsätter straffbarhet *uppsåt* att begå ett brott. Synnerliga bevissvårigheter måste här förutses. Särskilt måste det uppmärksammas, att frågan kompliceras ytterligare genom att enligt kommitténs för-

slag viss påverkansgrad icke skall vara ensam avgörande för det fullbordade brottets bedömning utan den orsakade faran för trafiksäkerheten.

*För det andra* måste det klargöras, *när* en handling kan anses ha fortskridit så långt, att försök i straffrättslig mening kan anses föreligga. Den s. k. försökspunkten måste preciseras.

Vid övervägande av de olika moment, som anknyter till den typiska gärningen vid ett trafiknykterhetsbrott, har kommittén kommit till uppfattningen, att en tillämpning av 23 kap. 1 § brottsbalken i fråga om dessa brott skulle medföra sådana vanskligheter, att nämnvärt resultat icke skulle nås. Detsamma gäller naturligtvis i än högre grad 2 § om förberedelse, som över huvud knappast synes kunna erhålla något tillämpningsområde i dessa fall.

Kommittén vill även i detta sammanhang framhålla det önskvärda i att speciella, från allmänna straffrättsliga principer avvikande särbestämmelser för trafiknykterhetsbrotten undvikes. Att uppställa särskilt konstruerade regler för när uppsåt må presumeras, eller när en handling må anses ha nått fram till försöksstadiet, inger betänkligheter. Sådana lösningar är ägnade att motverka strävandena att förstärka trafiknykterhetslagstiftningens förankring i det allmänna rättsmedvetandet, varvid kommittén lägger stor vikt. Endast där ett mycket starkt praktiskt behov kan påvisas, bör dylika utvägar anlitas. Enligt kommitténs mening föreligger icke tillräckliga skäl därför vad gäller frågan om försöksstraff. Härvidlag må endast hänvisas till vad förut utvecklats om angelägenheten i att effektivare ingripa mot den *centrala* brottsligheten.

Kommittén föreslår sålunda, att förberedelse och försök till trafiknykterhetsbrott icke heller framgent skall föranleda ansvar.

#### Medverkan till trafiknykterhetsbrott

I motsats till vad fallet synts vara beträffande förberedelse och försök, är frågan om medverkan till trafiknykterhetsbrott av uppenbar praktisk betydelse. De spörsmål, som anknyter därtill, är emellertid av synnerligen vanskllig natur.

Enligt 23 kap. 4 § brottsbalken skall ansvar för medverkan ådömas »ej blott den som utför gärningen utan jämväl annan som främjat denna med råd eller dåd. Den som ej är att anse såsom gärningsman dömes, om han förmått annan till utförandet, för anstiftan av brottet och eljest för medhjälp därtill». Varje medverkande skall bedömas »efter det uppsåt eller den oaktsamhet, som ligger honom till last». För den som förmåtts till medverkan »genom tvång, svek eller missbruk av hans ungdom, oförstånd eller beroende ställning eller ock medverkat allenast i mindre mån», skall enligt 5 § straffet bestämmas under det eljest stadgade. I ringa fall skall ansvar ej ådömas. Reglerna motsvarar de i strafflagens 3 kap. 4—5 §§ intagna.

Med avseende å tillämpligheten skiljer sig de allmänna reglerna om med-

verkan från dem om försök och förberedelse. Medan de sistnämnda för sin tillämplighet förutsätter uttrycklig föreskrift därom, skall de förra gälla, där ej »annat följer av vad för särskilda fall är stadgat». Likalydande bestämmelser härom återfinnes i 23 kap. 4 § brottsbalken och 3 kap. 4 § strafflagen. Dessa gäller *direkt* endast inom men ej utanför brottsbalkens resp. strafflagens områden. Avfattningen har emellertid öppnat möjlighet till en *analogisk* tillämpning inom specialstraffrätten. Enligt fast praxis kan sålunda medverkan till såväl rattfylleri som »rattonykterhet» i viss utsträckning föranleda ansvar, oaktat särskilt stadgande därom saknas.

Frågan är nu, i vad mån behov föreligger av en uttrycklig lagreglering av ansvaret för medverkan till trafiknykterhetsbrott, eller om de därtill anknytande spörsmålen även framdeles kan överlämnas till avgörande i rättspraxis utan särskilda stadganden. För att denna fråga skall kunna bedömas måste uppenbarligen utredas icke blott ståndpunkten i nuvarande praxis utan även vilka förändringar därutinnan, som kan förväntas bli följden, därest kommitténs förslag upphöjes till lag. Till en början måste emellertid den allmänna straffrättsliga frågeställningen närmare preciseras.

Att ansvar för medverkan med analogiens stöd ådömes även utanför strafflagens område innebär, som redan antytts, ej att de allmänna reglerna tillämpas i full utsträckning efter deras avfattning och gängse tolkning. Väsentliga inskränkningar har fastlagts i praxis. Detta gäller även medverkan till trafiknykterhetsbrott. Grunden till avvikelserna från de allmänna reglerna är att söka i de särskilda svårigheter, som de *subjektiva* brottsrekvisiten medför inom specialstraffrätten.

Stadgandet, att envar medverkande skall dömas efter det uppsåt eller den oaktsamhet, som ligger honom till last, innebär *å ena sidan*, att en medverkande endast kan dömas efter det lagrum, vars subjektiva rekvisit han uppfyller, sålunda oavsett för vilka brott gärningsmannen och andra medverkande må dömas. För mord förutsättes t. ex. uppsåt att döda. Den, som medverkat till sådan gärning endast av oaktsamhet, kan därför ej ådömas ansvar för medhjälp till mord utan endast enligt stadgandet om vållande till annans död. *Å andra sidan* innebär den angivna regeln även, att särskilda högre krav i subjektivt hänseende ej uppställes för medverkansansvar än för gärningsmannaansvar. En medhjälpare drabbas sålunda av ansvar, därest motsvarande subjektiva rekvisit är uppfyllt för hans del, som förutsättes för att gärningsmannen skall fällas till ansvar.

De nu anförda reglerna medför väl icke större svårigheter vid tillämpningen inom den allmänna straffrättens område. Däremot är det inom specialstraffrätten ofta i hög grad oklart, vilka subjektiva rekvisit som av lagstiftaren förutsatts uppfyllda. I stor utsträckning förekommer s. k. blandade subjektiva rekvisit: vissa objektiva rekvisit skall vara täckta av uppsåt, medan andra kan subjektivt motsvaras av blott oaktsamhet och ytterligare andra icke behöver täckas av vare sig uppsåt eller oaktsamhet (»strikt

ansvar»). Valet mellan att förutsätta uppsåt eller oaktsamhet eller stadga strikt ansvar träffas med hänsyn till ändamåls- och effektivitetssynpunkter. Att fastlägga ett lika vittgående straffansvar för medverkande som för gärningsmannen själv skulle ofta icke blott sakna stöd i de rättspolitiska motiv, som förestavat lagstiftningen, utan även kunna leda till praktiskt orimliga resultat. Trafiknykterhetslagstiftningen utgör ett gott exempel härpå.

Med avseende å trafiknykterhetsbrottens subjektiva sida kan här hänvisas till vad förut anförts därom. Rekvisitet *förande* behöver icke täckas av uppsåt. Även »förande av oaktsamhet» kan enligt gällande rätt föranleda ansvar. *Förtäringen av alkohol eller annat berusningsmedel* måste däremot ha skett uppsåtligen. En förare, som ej insett, att han förtärt medel med rusgivande effekt, kan icke fällas till ansvar, ens om han förfarit oaktsamt, dvs. bort inse att sådan förtäring skett. Däremot behöver *påverkan* icke ha någon subjektiv täckning. Har föraren förtärt alkohol med insikt därom, är det för ansvarsfrågan utan betydelse, om han insett eller bort inse, att han blivit straffbart påverkad eller uppnått straffbar blodalkoholkoncentration. Ansvaret är sålunda här strikt.

En direkt tillämpning av 3 kap. 4 § strafflagen vid trafiknykterhetsbrott skulle innebära följande. Då oaktsamhet är tillräcklig med avseende å förandet, skulle straffansvar ådömas en medverkande, som *bort inse, att gärningsmannen skulle föra motorfordon,* oavsett om han faktiskt insett detta eller icke. Han skulle emellertid endast kunna fällas till ansvar, därest han *insett, att föraren förtärt alkohol eller annat berusningsmedel.* Att han bort inse detta skulle icke vara tillfyllest. Däremot skulle ansvar *icke förutsätta, att medhjälparen vare sig insett eller ens bort inse, att föraren varit straffbart påverkad eller haft straffbar blodalkoholkoncentration.*

Sistnämnda konsekvens av de allmänna medverkansreglerna skulle uppenbarligen medföra ett ytterst vittgående ansvar och har icke heller accepterats av rättspraxis. För ansvar förutsättes viss insikt om förarens påverkan. Dock kräves ej att den medverkande insett, att föraren *faktiskt* varit så påverkad eller haft sådan blodalkoholkoncentration, som föranlett ansvar. Tillräckligt är att han insett, att föraren *kunnat* göra sig skyldig till trafiknykterhetsbrott (se t. ex. rättsfallen i NJA I 1949 sid. 684 och Svensk Juristtidning 1951 sid. 342). Orsaken härtill är givetvis, att man vanligen icke kan utan medicinsk undersökning med säkerhet veta, om viss promille uppnåtts, eller bedöma, om en person varit alltför påverkad för att kunna i lagens mening föra motorfordon »på betryggande sätt». Ståndpunkten i praxis synes därför ej innebära annat än att eventuellt uppsåt är tillfyllest för ansvar.

En konsekvens av att insikt om förarens påverkan förutsättes för medverkansansvar är, att föraren och medhjälparen kan komma att dömas enligt olika lagrum. Oavsett att föraren fälles till ansvar för rattfylleri, kan

den medverkande endast dömas för »rattonykterhet», där han ej insett mera än att föraren kunnat göra sig skyldig till sådant ringare brott (se t. ex. NJA I 1953 not B 13).

Av tillgängliga rättsfall framgår ej, i vad mån ansvaret för medverkan till trafiknykterhetsbrott även i andra hänseenden än det nu nämnda är mera inskränkt än vad som skulle följa av en direkt tillämpning av 3 kap. 4 § strafflagen. Oklart är sålunda, om ansvar skulle ådömas, där den medverkande ej insett, att gärningsmannen skulle föra motorfordon, utan endast kan läggas oaktsamhet till last i detta hänseende.

Den fråga, som närmast bör besvaras, är hur de ansvarsregler för medverkan till trafiknykterhetsbrott, som sålunda visats antagna i rättspraxis, skulle påverkas av kommitténs förslag till nya brottsregler.

Till en början kan det fastslås, att det sist ovan berörda, enligt gällande rätt oklara spörsmålet icke skulle föranleda några svårigheter. Ansvar för trafiknykterhetsbrott skall enligt kommitténs förslag förutsätta uppsåtligt förande. Därav följer utan vidare, att medverkansansvar endast kan ifrågakomma för den som insett, att gärningsmannen avsett att föra motorfordon.

Ett nytt problem uppkommer emellertid genom kommitténs förslag, att ansvar för trafiknykterhetsbrott skall kunna inträda, även om föraren ej insett men bort inse, att han blivit påverkad av förtäring av alkohol eller annat rusgivande medel. En konsekvens därav bleve enligt de allmänna reglerna, att en medverkande skulle ådömas ansvar redan där han bort inse, att föraren var påverkad av rusgivande medel. Mot bakgrunden av vad ovan visats om medverkansansvaret enligt nuvarande praxis lärer det dock utan vidare kunna antagas, att faktisk insikt skulle krävas även framdeles utan särskilt stadgande därom.

Nya problem skulle emellertid även föranledas av kommitténs förslag att borttaga de påverkansrekvisit i nuvarande 4 § trafikbrottslagen, på vilka gällande rättspraxis rörande medverkansansvar bygger. Av vad förut sagts har framgått, att sådant ansvar för närvarande förutsätter åtminstone insikt om att föraren kunnat bli straffad till följd av en blodalkoholkoncentration av minst 0,5 promille. Kommittén har föreslagit, att något annat påverkans- eller farerekvisit icke skall uppställas enligt stadgandet om det ringare trafiknykterhetsbrottet än att förandet skett »i anslutning till alkoholförtäring». Om annat ej utsäges, måste därmed medverkansansvar i princip komma att drabba envar, som med råd eller dåd främjar ett trafiknykterhetsbrott, så snart vederbörande avvetat, att föraren över huvud förtärt *någon* kvantitet alkohol.

Det av kommittén föreslagna utbytet av det nuvarande påverkansrekvisitet för kvalificerat trafiknykterhetsbrott mot ett farerekvisit torde icke medföra särskilda problem vid prövningen av frågor om medverkansansvar. Bedömningen, huruvida ansvar skall ådömas för medhjälp till »trafiknykterhetsförseelse» eller till »onykterhet i trafik», bör, i analogi med

nuvarande praxis, avse, i vad mån den medverkande insett, att påtaglig fara *kunnat* föreligga för trafikolycka under färden till följd av förarens alkoholförtäring.

Med det sagda har kommittén velat klargöra, hur den förväntar sig, att frågor om ansvar för medverkan till trafiknykterhetsbrott skulle bli bedömda, därest dess förslag till nya brottsregler skulle upphöjas till lag utan att förses med ett särskilt stadgande, som reglerar dessa spörsmål. Mot bakgrunden därav bör det övervägas, om ett dylikt stadgande kan anses påkallat eller icke.

Uppenbart är att en reglering av de här berörda frågorna möter betydande svårigheter. De handlingar, som kan innebära medhjälp till trafiknykterhetsbrott, är av utomordentligt skiftande natur. Bortsett från det enkla fallet av anstiftan kan medverkan ske genom bjudande av alkohol, genom tillhandahållande av fordon eller genom hjälp vid själva körningen. Alla sådana fall kan icke föranleda ansvar ens vid oaktsamhet. Lagstiftningen får ej innebära sådana ingrepp i gängse umgänges- och sällskapsvanor, att den möter motstånd i det allmänna rättsmedvetandet. Den får icke förutsätta, att människor skall bevaka varandra. Uppenbarligen måste man kunna bjuda på sprit, låna ut sitt fordon eller följa med i en bil som passagerare utan att löpa risk för att bli dömd som medansvarig till ett trafiknykterhetsbrott annat än i klart förkastliga fall. Föraren måste regelmässigt själv ensam bära ansvaret för sin körning. Andra personer kan endast i ringa utsträckning åläggas att ge akt på hans nykterhetstillstånd och låta sitt handlande i vardagliga ting bestämmas därav.

Enligt kommitténs uppfattning har rättspraxis funnit en lämplig lösning av de föreliggande problemen. Ansvaret begränsas till förkastliga fall genom att därför förutsättes insikt om att föraren var i viss högre grad påverkad. Av det förut sagda har emellertid framgått, att en väsentlig ändring härutinnan skulle följa av kommitténs förslag, därest detta icke kompletteras med ett stadgande om medverkansansvar: förutsättning för påföljd skulle bli allenast insikt om att föraren *över huvud* förtärt alkohol. En sådan regel är ej acceptabel. Oegentligheten synes enklast kunna undanröjas genom att ansvar helt uteslutes för medverkan till det ringare brottet, »trafiknykterhetsförseelse». Ett uttryckligt stadgande därom lärer vara erforderligt, då enligt gällande rätt ansvar kan ådömas för medverkan till »rattonykterhet». En bestämmelse av det föreslagna innehållet skulle även innebära en fördel ur principiell synpunkt, då medhjälpsansvar över huvud endast bör inträda vid mera kvalificerade brott, icke vid bötesbrott.

Det bör i detta sammanhang även nämnas, att tanken på att inskränka ansvaret för medverkan till ett brott, varav flera svårhetsgrader angetts, till endast de mera kvalificerade brottstyperna, ej innebär någon nyhet för svensk rätt. Motsvarande konstruktion återfinnes sålunda t. ex. i 1960 års lag om straff för varusmuggling (8 § andra stycket).

Inskränkes sålunda medverkansansvaret till fall av »onykterhet i trafik», synes i övrigt en lämplig lösning av dessa frågor komma att vinnas utifrån kommitténs förslag och de i praxis redan tillämpade principerna. Som en förbättring i förhållande till gällande rätt kan antecknas, att det skulle bli klart, att ansvar skall förutsätta vetskap om gärningsmannens avsikt att föra motorfordon.

Det kan sålunda synas som om något påtagligt behov knappast skulle föreligga av en uttrycklig lagreglering av ansvaret för medverkan till »onykterhet i trafik». Principiella skäl kan emellertid åberopas därför. Kritik har i skilda sammanhang framförts mot den osäkerhet, som åtföljer en analogisk tillämpning av allmänna medverkansregler på specialstraffrättens område. Då nu ett specialstraffrättsligt område gjorts till föremål för särskild översyn och delvis långtgående ändringar föreslagits i förhållande till gällande rätt, har det synts kommittén riktigast, att förslag även framlägges till en legal reglering av de nu berörda frågorna. Även yttre, lagtekniska skäl kan anföras för att lämna föreskrift i detta hänseende icke blott i fråga om bötesbrottet utan jämväl vid normalbrottet. Man kan icke heller utan vidare utgå från att den hittillsvarande rättspraxis skall visa sig stabil.

Ett lagstadgande bör emellertid avfattas mycket kort och enkelt. Det bör närmast åsyfta att *dels* över huvud ge lagstöd för ådömande av medverkansansvar, *dels* fastställa, att samtliga objektiva rekvisit skall äga subjektiv täckning. Medhjälparen skall för att drabbas av påföljd ha insett, *att* gärningsmannen avsåg att föra motorfordon, *att* detta skulle ske efter förtäring av alkohol eller annat rusgivande medel, *och att* påtaglig fara kunde föreligga för trafikolycka under färden till följd av förtäringen. Detta synes enklast kunna uttryckas sålunda, att ansvar skall ådömas »icke blott den som utfört gärningen utan jämväl annan som *uppsåtligen* främjat denna med råd eller dåd». Eventuellt uppsåt bör även framdeles anses tillfyllest i samma utsträckning som enligt gällande rätt.

## *Påföljder*

Sedan i det föregående de spörsmål slutbehandlats, vilka anknyter till brottssidan, skall närmast de med påföljderna sammanhängande upptagas. Först kommer straffskalornas lämpliga utformning att diskuteras. Därefter skall kommittén redovisa sina överväganden rörande önskvärda principer för påföljdsbestämningen i rättspraxis.

### Straffskalor

Det tidigaste stadgandet om påföljd för bristande nykterhet i trafiken hade, som förut nämnts, karaktären av en straffskärpningsregel. Den som vid förande av motorfordon överskred gällande hastighetsbestämmelser, skulle enligt *1923 års motorfordonsförordning* ådömas böter, lägst tio och högst

ettusen kronor. Hade föraren ådagalagt grov vårdslöshet eller varit berusad eller visat uppenbar likgiltighet för andras liv och egendom, kunde en till fängelse i högst tre månader förhöjd påföljd bestämmas. Då en självständig ansvarsregel för onykterhet vid förande av motorfordon första gången infördes *1925*, bestämdes straffskalan till böter, lägst tjugofem och högst ettusen kronor, med samma möjlighet till skärpning, som nyss sagts. Då ansvarsområdet utvidgades i samband med antagandet av *1930 års motorfordonsförordning*, infördes också strängare straffbestämmelser. Påföljden skulle i normalfallen utgöra böter från och med etthundra till och med ettusen kronor eller fängelse i högst tre månader. Straffmaximum för grova fall höjdes till fängelse i högst ett år. Ytterligare en väsentlig skärpning av straffsatserna genomfördes med *1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon*. I propositionen därom anförde departementschefen:

»De svårare trafikförseelserna visa tyvärr icke någon märkbar tendens att avtaga. Av dessa förseelser torde ett icke ringa antal vara att tillskriva alkoholpåverkan hos förarna av motorfordon. Såsom i inledningen antytts hava under senare år inträffat åtskilliga fall då mer eller mindre berusade förare ådagalagt en hänsynslöshet mot andra trafikanter som medfört vådliga följder och i hög grad upprört allmänheten. I samband därmed hava krav rests på väsentligt strängare straff för sådana förare som i onyktert tillstånd eller eljest visade likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Kraven på straffskärpning äro emellertid icke att betrakta såsom uttryck för en tillfällig stämning utan torde uppbäras av en bestämd mening om nödvändigheten av att vidtaga allvarliga åtgärder mot dem som på detta sätt äventyra trafiksäkerheten.

Att här behandlade förseelser för närvarande i det övervägande antalet fall sonas med böter framgår av en av statistiska centralbyrån verkställd utredning avseende åren 1931 och 1932. Av 854 förstnämnda år jämlikt 41 § 2 mom. motorfordonsförordningen eller samma moment, jämfört med 3 mom., sakfällda personer blevo endast 29 ådömda frihetsstraff. Motsvarande siffror för år 1932 voro 924 och 37. Personer som i ett och samma mål jämväl dömts för svårare brott än här avses äro därvid ej medräknade. Anledningen till domstolarnas synbarligen mycket milda bedömande av nu ifrågavarande förseelser torde vara att söka i gällande låga strafflatituder. — — —

Såsom framgår av vad jag redan anfört bör enligt min mening för de trafikförseelser varom nu är fråga frihetsstraff användas i betydligt större utsträckning än som med nu gällande bestämmelser sker. För de fall som upptagits i 1 § i det remitterade lagutkastet bör sålunda normalstraffet bliva fängelse. Att såsom i några av de avgivna yttrandena föreslagits anknyta frågan om fängelsestraff för en alkoholpåverkad förare till det faktum huruvida han därjämte gjort sig skyldig till vårdslös körning eller rentav huruvida skada å liv eller egendom uppkommit, innebär enligt min mening en felaktig inställning till hela problemet. Redan den omständigheten att en förare sätter sig vid ratten under det att han fysiskt och psykiskt är under inflytande av alkohol ådagalägger enligt min mening en sådan ansvarslöshet och utgör en sådan fara för andra trafikanter och eventuella medpassagerare, att det måste anses befogat att som regel här tillgripa frihetsstraff. Dock finner jag, med beaktande av vad härutinnan från flera håll anförts, att utkastets bestämmelse att böter endast skulle kunna förekomma

vid synnerligen förmildrande omständigheter böra ändras därhän att böter kunna ådömas då omständigheterna äro mildrande.»

För normalbrotten höjdes straffskalan till fängelse i högst ett år eller, vid förmildrande omständigheter, dagsböter, dock ej under tio. Vid sådana grova fall, som nyss sagts, skulle dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

I samband med att trafiknykterhetslagstiftningen genom *1941 års reform* gavs dess nuvarande konstruktion, fastlades också de påföljdsregler, som alltjämt gäller. För *rattfylleri* bestämdes samma straffskala, som förut fastlagts för normalfallen, dock att minsta antalet dagsböter höjdes till tjugofem. Tanken på en skärpning hade avvisats av utredningsmannen under framhållande, att redan det korta frihetsstraff, som i det övervägande antalet fall utdömdes, innefattade mycket allvarliga följdverkningar av social och ekonomisk art för den oförvitlige. För »*rattonykterhet*» fastställdes straffskalan till dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Frågan om straffskalornas lämpliga utformning upptogs till behandling av *1949 års trafiknykterhetsutredning* mot bakgrunden av genomförda statistiska undersökningar. Utredningen fann icke skäl att förorda någon allmän skärpning av gällande straffsatser. Väl syntes en kraftigare reaktion mot trafiknykterhetsbrotten motiverad, men en sådan borde i första hand åvägabringas genom en mera nyanserad tillämpning av de redan fastlagda straffskalorna. I fråga om rattfylleribrottet anfördes bl. a.:

»Vad då först angår utmätningen av frihetsstraff framgår det av de statistiska uppgifter som redovisats i femte kapitlet att — även om man beaktar den tendens till skärpning som under de senaste åren kunnat spåras — strafflatitudens möjligheter endast i ringa mån begagnats. Som regel utdömes sålunda straff, som ligger nära straffskalans minimum, och endast undantagsvis kommer man upp till straff, som ligger ovanför skalans mittlinje. Detta gäller även vid upprepat brott. Straffskalans övre hälft förefaller sålunda — när det ej är fråga om sammanträffande av brott — praktiskt taget ej alls vara utnyttjad.

Detta kan enligt utredningens mening knappast vara riktigt. För det första synes det ej vara berättigat att, såsom skett, lägga genomsnittsstraffet så gott som vid minimum av straffskalan. För det andra kan omständigheterna kring ett rattfylleribrott vara ganska skiftande från fall till fall. En större spridning av straffen inom straffskalan synes därför befogad. — — —

Fråga uppkommer i detta sammanhang närmast om strafflatitudens övre gräns bör höjas.

För en sådan åtgärd kan anses tala att man därigenom skulle kunna påverka domstolarna till ett strängare bedömande av rattfylleribrotten. Vidare skulle måhända motorförarna bli mera ohågade att taga risken att bli åtalade och dömda för rattfylleri.

Mot bakgrunden av de resultat, vartill utredningen kommit vid sin undersökning av vilka personer som dömes för rattfylleri, framstår det å andra sidan ej såsom utan vidare ändamålsenligt att i strängare straff söka en repression mot rattfylleriet. För en stor del av det klientel, som dömes för sådant brott, förefaller nämligen andra åtgärder vara nödvändiga, oavsett vilket straff som tillämpas. Vi-

dare bör beaktas, att redan den nuvarande straffskalan ger stora möjligheter till en skärpt straffreaktion. Felet har närmast varit, att dessa möjligheter ej utnyttjats i tillräcklig omfattning.»

Som förut i annat sammanhang nämnts föreslog utredningen emellertid en särskild straffskärpningsregel för grova fall. Påföljden skulle enligt denna kunna bestämmas till straffarbete i högst två år. Med avseende å de ringare brotten enligt 4 § 2 mom. trafikbrottslagen anfördes:

»I detta sammanhang vill utredningen framhålla hurusom med hänsyn till de nyare rönen denna brottstyp i fortsättningen torde få bedömas såsom varande av högre svårhetsgrad än för närvarande i de fall där blodalkoholhalten ligger mellan 1,0 och 1,5 promille. Det föreligger nämligen i fråga om riskökning en icke obetydlig gradskillnad mellan dessa fall och dem med lägre promilletal. Dessa omständigheter bör enligt trafiknykterhetsutredningens mening naturligen beaktas av domstolarna vid valet av strafform samt vid utmätningen av straff inom denna. Det må erinras om att enligt tillgänglig statistik straffet för hithörande brott brukar bli dagsböter i omkring nio tiondelar och frihetsstraff i endast en tiondel av fallen. En rättstillämpning i anslutning till det nyss sagda torde medföra, att andelen frihetsstraff inom denna grupp kommer att stiga.»

De nuvarande straffskalorna har sålunda gällt åtskillig tid. Vad beträffar det egentliga rattfylleribrottet går straffsatserna tillbaka på 1934 års reform. Det ringare brottet har oförändrat beivrats efter samma påföljdsregel sedan 1941. Frågan är nu, i vad mån dessa bestämmelser kan anses ändamålsenliga även med utgångspunkt från kommitténs förslag. Härvidlag är till en början att anteckna, att även 1949 års trafiknykterhetsutredning föreslog tre brottskategorier, och att lagstiftningen intill 1951 upptog en särskild regel för fall av försvårande omständigheter. Kommitténs konstruktion är alltså ej i de yttre dragen sådan, att det redan därav kan slutas, att straffskalorna måste omarbetas. Därest mera ingripande förändringar i dessa kunde undvikas, vore också detta enligt kommitténs mening värdefullt.

Innan det är möjligt att taga ställning till frågan, om gällande straffskalor bör helt omändras eller om mindre jämkningar är tillfyllest, måste det klargöras, vilket *högsta* straff som bör kunna ifrågakomma för ett trafiknykterhetsbrott. Som särskilt 1949 års trafiknykterhetsutredning underströk, innefattar spörsmålet om skärpan i den reaktion, som bör ifrågakomma mot denna brottslighet, två olika delfrågor: *dels* hur de i lagtexten fastlagda strafflatituderna bör utformas, *dels* hur dessa bör tillämpas i rättspraxis. Då nu endast den första av dessa frågor tills vidare skall behandlas, måste sambandet med strafflagstiftningen i övrigt, främst brottsbalken, iakttagas.

Då det gäller att finna paralleller mellan »grov onykterhet i trafik» och andra brott, måste det bestämt fasthållas, att den förra gärningen *allenast* skall innefatta en kvalificerad överträdelse av *nykterhetsreglerna* för trafiken. Har ett sådant brott uppdagats t. ex. i samband med en svår trafikolycka, kan föraren komma att bli ådömd ansvar även enligt *andra* lag-

rum än de här ifrågakommande. Har han fört sitt fordon på sätt som, *oavsett* hans nykterhetstillstånd, innefattat ett åsidosättande av varsamhetsplikten i trafiken, skall han dömas för trafikovarsamhet, eventuellt grov sådan, enligt 1 § trafikbrottslagen. Har han vållat sådan kroppsskada eller sjukdom, som ej är ringa, skall ansvar ådömas honom enligt brottsbalkens 3 kap. 8 §, medan 7 § skall tillämpas, där han varit vållande till annans död etc. Sådana omständigheter skall alltså icke beaktas, då det gäller att bestämma straffmaximum för »grov onykterhet i trafik». Ett kvalificerat sådant brott kan innefatta, att föraren under höggradig alkoholpåverkan företagit en körning, som väl icke skulle ha beivrats, om han varit nykter, men som inneburit allvarlig fara med hänsyn till hans nedsatta tillstånd. Han har t. ex. med hög men ej *i och för sig* ovarsam hastighet fört ett tungt fordon med flera passagerare på en livligt trafikerad väg och kommit att deltaga i en sammanstötning med avsevärda skador, dock utan att ha blivit vållande till sådan personskada, som nyss sagts.

Beaktas vad sist sagts, synes det kommittén tydligt, att straffmaximum för *grov onykterhet i trafik* bör vara *fängelse i högst två år.* Motsvarande gäller bl. a. enligt 3 kap. brottsbalken för vållande till annans död (7 § första stycket), grovt vållande av kroppsskada eller sjukdom (8 § andra stycket) och framkallande av fara för annan (9 §), vilket senare brott förutsätter, att någon av grov oaktsamhet utsatt annan för livsfara eller fara för svår kroppsskada eller allvarlig sjukdom.

Gällande straffskalor för »vanliga» trafiknykterhetsbrott är i och för sig väl förenliga med ett straffmaximum av två års fängelse för grova fall. Frågan blir därför närmast, vilka jämkningar som kan anses påkallade utifrån kommitténs förslag till brottsregler.

Straffsatserna bör otvivelaktigt ge ett så klart uttryck som möjligt för lagstiftarens avsikter vid brottens uppbyggnad. Med avseende å kommitténs grundtankar kan hänvisas till vad tidigare utförligt utvecklats. Gällande rätt har icke synts medföra en i allo riktig klassificering av förekommande gärningar. Den alltför starka anknytningen till alkoholkoncentrationen i förarens blod har lett till en stundom något oegentlig rubricering av begångna brott. Genom att ersätta det allmänna påverkansrekvisitet för rattfylleri med ett farerekvisit och förändra den nuvarande övre promillegränsen från en tvingande presumtionsregel till en anvisning om en för domstolsprövningen viktig omständighet har kommittén velat möjliggöra en gradering av trafiknykterhetsbrotten efter deras reella svårhetsgrader. Befinnes en gärning, efter prövning av alla föreliggande omständigheter av betydelse, vara av mindre kvalificerad beskaffenhet, skall den beivras som »trafiknykterhetsförseelse», i motsatt fall som »onykterhet i trafik». Härav följer till en början, att *trafiknykterhetsförseelse* bör utformas som *ett rent bötesbrott.* Straffskalan bör inskränkas till *dagsböter, dock ej under tio.* Kan en gärning anses förskylla en så sträng påföljd som frihetsstraff, skall

den klassificeras som »onykterhet i trafik». En annan klar slutsats av det sagda är, att straffbestämmelsen för sistnämnda brottstyp icke kan innehålla någon motsvarighet till den punkt i det nuvarande rattfylleristadgandet, som medger böter, »där omständigheterna äro mildrande». Föreligger sådana omständigheter, bör de beaktas vid gärningens klassificering.

Frågan blir närmast, om böter alls skall kunna ådömas för »onykterhet i trafik». Enligt kommitténs mening bör detta vara möjligt. Särskilt bör det beaktas, att brottsområdet bestämts väsentligt vidare än vad nu är fallet enligt rattfylleristadgandet. Uteslutes möjlighet att stanna vid bötesstraff, kan domstolarna förutsättas bli obenägna för en bedömning av ifrågavarande brottslighet efter de principer, som kommittén funnit riktiga. Emellertid bör liksom i gällande lagstiftning ett minsta antal dagsböter utsättas. Vid bestämmandet av minimiantalet bör det beaktas, att fråga alltså *icke* är om fall av förmildrande omständigheter utan om i och för sig kvalificerade gärningar, som dock befunnits kunna sonas med böter. Kommittén har därför stannat för ett minsta antal dagsböter av femtio. Genom stadgande därom synes det kunna förväntas, att den föreslagna anvisningen om 1 promille som riktmärke för klassificeringen av trafiknykterhetsbrott skall bli följd i praxis.

Frågan om straffmaximum för »onykterhet i trafik» är mera tveksam. Som 1949 års trafiknykterhetsutredning påpekade och som också bestyrkes av den nu framlagda statistiska undersökningen, utnyttjas icke gällande straffskalors övre områden. För rattfylleri utdömes regelmässigt icke mera än en månads fängelse. Då kommittén föreslagit ett särskilt stadgande om grova brott, kan det förutses, att vanlig »onykterhet i trafik» närmast genomgående icke kommer att medföra högre straff än det angivna. Det skulle icke heller överensstämma med kommitténs inställning att ådöma annat än ett kortvarigt frihetsstraff utan att rubricera brottet som grovt. Med hänsyn härtill har kommittén övervägt att föreslå en sänkning av straffmaximum för normalbrottet till sex månaders fängelse. Då en sådan åtgärd skulle kunna föranleda oriktiga föreställningar om innebörden av en ny lagstiftning, har kommittén emellertid stannat för att icke föreslå någon ändring i förhållande till gällande rätt på denna punkt. Med endast en mindre jämkning av den nuvarande regeln för rattfylleri föreslås sålunda straffskalan för *onykterhet i trafik* bestämd till *fängelse i högst ett år eller dagsböter, dock ej under femtio.*

Det må även antecknas, att kommittén särskilt övervägt ordningsföljden mellan de olika straffarterna i stadgandet om normalbrottet. Alltsedan 1941 har gällt, att fängelse nämnts först vid rattfylleri men sist vid »rattonykterhet» för att därmed utmärka normalpåföljden. I brottsbalken har emellertid genomgående den lindrigaste påföljden utsatts först. Denna princip kritiserades av lagrådet, som anförde:

»I hittillsvarande svensk strafflagstiftning har man sökt att inom straffskalorna

I stora drag har dock metoden haft sitt värde. När den nu övergivits i departementsförslaget och det lindrigaste straffet konsekvent nämnts först, har följden bland annat blivit, att även i fråga om brott, som kunna vara relativt svåra, böter kommit att i första hand nämnas som straff. Givet är, att den lagtillämpare som lärt sig den i förslaget använda tekniken icke i fortsättningen låter sig missledas. Han får å andra sidan icke någon som helst anvisning om användningen av strafflatituden.

Ur praktisk synpunkt har måhända frågan om vägledning för domaren i allmänhet mindre betydelse inom brottsbalkens område, där man i stor utsträckning ansluter sig till en rådande allmän uppfattning om brottens svårhetsgrad. Inom specialstraffrätten torde det emellertid vara ganska praktiskt att kunna antyda lagstiftarens bedömning genom ett så enkelt medel som en viss ordning mellan straffen, exempelvis vid kriminalisering av kristidsförseelser eller brott mot rusdrycks- eller trafiklagstiftningen.

Givetvis får betydelsen av straffbudens avfattning ur avskräckningssynpunkt icke överdrivas. Utan intresse är det emellertid icke — t. ex. vid trafikbrott — hur straffskalan är utformad. Motorfordonsförare taga i stor utsträckning del av trafikförfattningarna, direkt eller genom organisationernas publikationer, och få i allt fall en del lärdomar om lagstiftningen vid genomgående av körskola. På åtskilliga andra områden förhåller det sig på motsvarande sätt. För att den äldre metoden lämpligen skall kunna tillämpas inom specialstraffrätten bör den emellertid ha stöd i den centrala brottsbalken. Lagrådet förordar därför, att man återgår till sagda metod.»

Vad lagrådet sålunda uttalade vann emellertid ej instämmande av departementschefen, som anförde:

»Vad lagrådet anfört om den nuvarande metoden att inom straffskalorna utsätta tillämpliga straff i viss ordning, t. ex. fängelse före böter, för att ge domstolarna viss vägledning angående lagstiftarens bedömning av brottstypen, har ej föranlett mig att frångå den ståndpunkt, som i detta hänseende har intagits i 1958 års departementsförslag. Det måste starkt betvivlas, att en utformning av straffskalorna efter nämnda metod innebär någon egentlig vägledning för de rättstillämpande myndigheterna. Härför torde omständigheterna i de fall, som kommer under bedömande, vara alltför skiftande. Såsom lagrådet framhållit minskas för övrigt utrymmet för metoden i och med att straffarbete utmönstras. En lämpligare metod är enligt min mening att — såsom redan i stor utsträckning har skett i strafflagen ge domstolarna viss vägledning angående lagstiftarens bedömning av brottstypen genom att utsätta tillämpliga straff i viss ordning, t. ex. fängelse före straffarbete eller före böter. I och med att straffarbete utmönstras minskas i viss mån utrymmet för sådana anvisningar. Departementsförslaget förkastar helt hjälpmedlet i fråga.

Det bör erkännas, att den nu berörda metoden varit ganska ofullkomlig. Nyanseringen är svår att genomföra och valet kan ibland förefalla alltför skönsmässigt. och även börjat ske inom specialstraffrätten — i vissa fall gradindela brotten. Denna metod har kommit till vidgad användning i det nu föreliggande departementsförslaget. I fråga om val mellan olika straffarter ges domstolarna härutöver viss ledning i det stadgande, som har upptagits i 1 kap. 7 §. Med hänsyn till det anförda vidhålles förslaget att i de straffskalor, som innehåller mer än en straffart, den lindrigaste straffarten alltid nämnes först. Jag vill understryka att därmed icke åsyftas någon ändrad straffmätningspraxis.»

Kommittén har varit tveksam, huruvida sistnämnda uttalande bort upp-

fattas som ett generellt avvisande av den äldre praxis även vad gäller specialstraffrätten. Med hänsyn härtill har kommittén, som ansett de av lagrådet framhållna synpunkterna vara av särskild betydelse vid trafiknykterhetslagstiftningen, funnit sig kunna föreslå, att den hittillsvarande avfattningen av straffregeln bibehålles.

Slutligen må antecknas, att kommittén även övervägt, om ett särskilt straffminimum bör utsättas för grova brott. Som minsta tid hade kunnat utsättas endera tre eller sex månaders fängelse. Det förra alternativet skulle emellertid sakna motsvarighet i brottsbalken, och det senare skulle kunna medföra en obenägenhet i praxis mot att tillämpa stadgandet i fråga. Av dessa skäl har kommittén avböjt att föreslå ett särskilt straffminimum.

#### Straffbestämningen i rättspraxis

Några större ändringar i förhållande till gällande rätt innebär icke de förslag rörande straffskalorna, som ovan framförts. Däremot har praxis med avseende å påföljdsbestämningen icke framstått som tillfredsställande utifrån kommitténs betraktelsesätt.

Att de gångna decenniernas rättstillämpning lett till en mycket fast praxis för valet av påföljd för trafiknykterhetsbrott är välkänt och har även visats genom statistiska undersökningar, såväl den nu framlagda som tidigare utförda. Med få undantag står valet mellan böter och ett kort ovillkorligt frihetsstraff. Ett klart markerat samband föreligger mellan promilletal och påföljd. Såväl straffarten som påföljdens stränghet bestämmes med särskilt beaktande av alkoholkoncentrationen i förarens blod.

Huruvida de korta ovillkorliga frihetsstraffen är ändamålsenliga är en fråga, som berörts i olika sammanhang. Man har betraktat spörsmålet ur två synpunkter. *Dels* har man diskuterat möjligheten av *villkorlig dom* för trafiknykterhetsbrott. *Dels* har man ifrågasatt, om icke *längre* frihetsstraff borde utmätas i åtskilliga fall. Sistnämnda synpunkt betonades särskilt av 1949 års trafiknykterhetsutredning, vars uttalanden ovan återgetts.

Att villkorlig dom icke bör ifrågakomma för trafiknykterhetsbrott ansågs länge närmast självklart. Vid flera tillfällen har rentav föreslagits, att ett uttryckligt stadgande skulle intagas i lagen om villkorlig dom, enligt vilket domstolarna skulle helt betagas möjligheten att i dessa mål ådöma villkorligt straff. Tanken på en dylik bestämmelse avvisades emellertid av departementscheferna i propositionerna om 1934 och 1941 års reformer liksom även av 1939 års utredningsman. Som skäl därför anfördes, att domstolarna iakttagit yttersta försiktighet med att meddela villkorlig dom för trafiknykterhetsbrott, varför praktiskt behov av ett särskilt stadgande icke synts föreligga. Vid ettvart av de angivna tillfällena underströks, att en sådan starkt restriktiv praxis är välmotiverad.

Den berörda frågan har emellertid kommit i ett förändrat läge, sedan

efter förslag av strafflagberedningen införts möjlighet att *kombinera villkorlig dom med bötesstraff*. Denna utväg öppnades redan genom ändring 1959 i lagen om villkorlig dom och kommer efter brottsbalkens ikraftträdande att regleras i dess 27 kap. Enligt 2 § må sådan kombination av påföljder ske, »om det för den tilltalades tillrättaförande eller av hänsyn till allmän laglydnad finnes påkallat».

Vid lagrådsremissen av förslaget till 1959 års lagändring anförde departementschefen bl. a.:

»Enligt min mening talar goda skäl för att denna kombinationsmöjlighet införlivas med svensk rätt. Till den motivering strafflagberedningen givit för förslaget kan jag i huvudsak ansluta mig. Syftet med den villkorliga domen har framför allt varit att i möjligaste mån förhindra att lagöverträdare kommer i kontakt med fängelsemiljön. Därav behöver emellertid icke följa att den som uppfyller förutsättningarna för villkorlig dom skall befrias från varje ingripande. Det torde stundom med hänsyn till den dömde själv vara önskvärt, att han icke bara underkastas en prövotid utan även drabbas av en omedelbart kännbar samhällsreaktion. Även av andra skäl kan det vara påkallat att samhället mera eftertryckligt reagerar mot brottsligheten. Enligt lagen om villkorlig dom skall hänsyn tagas till de allmänpreventiva synpunkterna; villkorlig dom får icke meddelas om det av hänsyn till den allmänna laglydnaden är påkallat att den brottslige undergår straff. Valet kommer då att stå mellan villkorlig dom och ovillkorligt straff. I de fall, där villkorlig dom ur resocialiseringssynpunkt framstår som den bästa åtgärd som kan vidtagas, synes det emellertid kunna vara till fördel, om möjlighet finnes att skärpa samhällets ingripande, så att allmänpreventiva synpunkter tillgodoses, utan att man fördenskull behöver avstå från att meddela villkorlig dom. Någon nämnvärd utökning av tillämpningsområdet för villkorlig dom torde härigenom icke komma att ske; ett visst utrymme för användning av villkorlig dom jämte ovillkorligt bötesstraff borde dock finnas vid sådana brottstyper, som föranleder korta frihetsstraff men där villkorlig dom för närvarande anses utesluten av allmänpreventiva skäl. Ådömandet av ovillkorliga böter i därför lämpade fall synes likväl vara ägnat att motverka den risk som det nuvarande bruket av villkorlig dom kan innebära för den allmänna laglydnaden.»

I yttrandena över strafflagberedningens förslag hade det särskilt framhållits, att den nya påföljdsregeln kunde få stor betydelse vid trafiknykterhetsbrott. Med anknytning härtill anförde lagrådet, som tillstyrkte den föreslagna lagändringen:

»Lagrådet vill i samband härmed såsom sin bestämda mening uttala, att därest nu — såsom ett provisorium — i lagen om villkorlig dom införes ett stadgande om böter vid sidan av sådan dom, detta icke i och för sig bör leda till ändrad praxis i fråga om tillämpningsområdet för villkorlig dom, när det gäller brottstyper för vilka för närvarande regelmässigt ådömas korta frihetsstraff. I detta hänseende finnes anledning att ställa sig avvaktande i avbidan på den slutliga reformen rörande påföljdssystemet. Vad särskilt angår rattfylleribrotten är att märka, att trafiknykterhetslagstiftningen för närvarande är föremål för en allsidig översyn. Att i anledning av det nu föreslagna stadgandet om kompletterande böter ändra praxis i fråga om användningen av villkorlig dom för rattfylleribrotten kan innebära ett icke önskvärt föregripande av utredningen om lämpliga reaktionsformer beträffande dessa brott.»

Detta uttalande föranledde departementschefen att i propositionen ytterligare tillägga:

»Med anledning av vad lagrådet uttalat om tillämpningsområdet för villkorlig dom vill jag erinra om mitt uttalande i remissprotokollet, att den föreslagna möjligheten att kombinera villkorlig dom och böter icke torde komma att innebära någon nämnvärd utökning av användningen av villkorlig dom. När det gäller brottstyper för vilka för närvarande regelmässigt ådömes korta, ovillkorliga frihetsstraff, finnes därför ej anledning räkna med att förslaget kommer att föranleda någon större ändring i rättstillämpningen. I gränsfall torde dock förutsättningarna att tillämpa villkorlig dom i viss mån utökas, om förslaget genomföres.»

En särskild hänvisning till detta uttalande gjordes sedermera i propositionen om brottsbalken.

Då kommittén mottag sitt uppdrag, hade den här berörda reformen ännu endast föreslagits av strafflagberedningen. Första lagutskottet vid 1957 års riksdag framhöll emellertid, att det borde noga övervägas, om ej en kombination av villkorlig dom och böter borde kunna i betydande utsträckning utgöra en lämplig påföljd för trafiknykterhetsbrott. I de kommittén lämnade direktiven har departementschefen understrukit frågans vikt.

Kommittén har i det föregående upprepade gånger framhållit, att en nyanserad bedömning av förekommande gärningar är erforderlig, om trafiknykterhetslagstiftningen skall kunna vinna högsta möjliga effektivitet. De reformer, som föreslagits för åvägabringande av en riktig klassificering av bedömda brott, har naturligtvis sin främsta betydelse som underlag för en lämplig avvägning av påföljderna. Att straffbestämningen för närvarande i största utsträckning sker schablonmässigt är uppenbart. Ett högst angeläget önskemål är enligt kommitténs mening, att en ändring åvägabringas härutinnan.

Kommittén skall först uppehålla sig vid frågan om de utdömda *frihetsstraffens längd*. Som förut redovisats underströk 1949 års trafiknykterhetsutredning, med utgångspunkt i då föreliggande statistiskt material, det oegentliga i att så gott som uteslutande endast straffskalornas undre områden tillämpas. De nya statistiska undersökningar, som företagits för kommitténs räkning, visar att samma synpunkt kan hävdas även idag. I mål om ansvar för endast rattfylleri (dvs. endast 4 § 1 mom. trafikbrottslagen) är domar på tre månaders fängelse eller däröver rena undantag. Även om de fall tillägges, där ansvar ådömts även för annat trafikbrott (dvs. 4 § 1 mom. jämte annat lagrum i trafikbrottslagen), stiger andelen icke till mer än 3—4 %.

Enligt kommitténs mening är det ett klart missförhållande, att stränga påföljder endast sällan förekommer. Kommittén delar sålunda helt den uppfattning, som uttalades av 1949 års trafiknykterhetsutredning på denna punkt, och har velat åvägabringa en ändring genom att, i likhet med nämnda utredning, föreslå ett särskilt stadgande om grova brott. Det framstår

som angeläget, att detta stadgande verkligen tillämpas i praxis. De forskningsrön rörande samband mellan spritförtäring och blodalkoholkoncentration, som redovisas i den medicinska expertredogörelsen, understryker vikten av en väsentligt strängare bedömning. Redan den konsumtion, som föranlett en blodalkoholkoncentration av 1 promille, måste betecknas som högst avsevärd. Därest i enlighet med kommitténs förslag sistnämnda värde anges som »riktmärke» för klassificeringen av trafiknykterhetsbrott som mer eller mindre kvalificerade, synes det kunna förväntas, att stadgandet om grova brott kommer att tillämpas i önskvärd utsträckning med därav följande ökad skärpa i straffreaktionen.

Spörsmålet, i vad mån *villkorlig dom* bör kunna ifrågakomma för »onykterhet i trafik», är mera svårbedömt. Genom att möjlighet öppnats att förena sådan påföljd med böter, har otvivelaktigt läget väsentligt förändrats. Det skulle emellertid ej utan fog kunna ifrågasättas, om de utomordentligt viktiga allmänpreventiva hänsyn, som gör sig gällande vid trafiknykterhetsbrott, kan anses bli tillräckligt beaktade genom att böter utdömes vid sidan av ett villkorligt straff. Man kan sålunda icke heller i detta sammanhang bortse från att betydelsen av nämnda hänsyn ingalunda försvagats genom utvecklingen utan tvärtom förstärkts. Kommittén hänvisar härvidlag till vad tidigare flera gånger sagts om de höga totala brottssiffrorna, den starkt ökade trafikintensiteten och rönen om sambandet mellan förtärd spritmängd och uppnådd blodalkoholkoncentration. Härtill kommer att den hittills tillämpade, i nu berörda hänseende stränga påföljdspraxis otvivelaktigt haft stor betydelse för inskärpandet av kravet på nykterhet vid ratten.

Kommittén har likväl funnit tydligt, att villkorlig dom i förening med ett bötesstraff i ej obetydlig utsträckning bör kunna tillvarataga de allmänpreventiva hänsynen. Härvid har kommittén utgått från de nya brottsregler, som dess förslag innehåller, och även från att utdömda bötesstraff blir verkligt kännbara. Det måste då till en början uppmärksammas, att ansvarsområdet för »onykterhet i trafik» föreslagits avsevärt mera vidsträckt än vad som gäller för rattfylleri enligt nuvarande lagstiftning. Detta förhållande har motiverat kommitténs ståndpunkt, att straffskalan även bör omfatta böter, om domstolspraxis icke skall utvecklas i ogynnsam riktning. En följd därav måste emellertid även bli, att villkorlig dom i förening med bötesstraff icke blott bör kunna ifrågakomma utan rentav i viss utsträckning framstår som en högst lämplig påföljd just ur allmänpreventiv synpunkt: i själva verket skulle därigenom i åtskilliga fall en strängare påföljd bli bestämd än enligt nuvarande praxis.

Även i sådana fall, där ovillkorligt frihetsstraff skulle ha ådömts enligt den nu tillämpade praxis, skulle emellertid enligt kommitténs mening villkorlig dom jämte böter kunna innebära en lämplig påföljd. Till en början måste det nämligen uppmärksammas, att de invändningar, som med hän-

syn till den allmänna laglydnaden skulle kunna resas däremot, kommer att bli avsevärt mindre beaktansvärda, därest kommitténs övriga förslag följes: av det förut sagda har framgått, att reaktionen mot trafiknykterhetsbrotten förutsatts bli skärpt på flera sätt. Man kan till följd därav enligt kommitténs mening icke hävda, att villkorlig dom och böter a priori skulle vara otillfredsställande ur allmänpreventiv synpunkt i fall, där nu ovillkorligt frihetsstraff bestämmes. Detta konstaterande är dock icke tillfyllest. Därtill kommer att åtskilliga omständigheter synes ge fog för uppfattningen, att en sådan synbarligen mildare påföljd skulle medföra betydande fördelar. Ett ökat hänsynstagande till omständigheterna i de enskilda fallen, icke blott vid gärningens bedömande som sådan utan även vid straffbestämningen, skulle kunna leda till ökad kraft i samhällsingripandena mot ifrågavarande brottslighet.

En granskning av de statistiska undersökningarnas uppgifter om de personer, som fällts till ansvar för trafiknykterhetsbrott, ger vid handen, att dessa till största del är att hänföra till endera av två kategorier: *dels* de som en gång gör sig skyldiga till en sådan gärning men eljest är oförvitliga, *dels* de som har sämre alkoholvanor än befolkningens genomsnitt. I båda fallen kan man med skäl fråga sig, om ett onyanserat utdömande av korta ovillkorliga frihetsstraff innebär den lämpligaste samhällsreaktionen. Ej ens ur rent allmänpreventiva synpunkter torde det kunna göras gällande, att en så schablonmässig praxis som den nu tillämpade är obetingat riktig. En anmärkningsvärd och enligt kommitténs mening högst oegentlig konsekvens av gällande praxis är också, att det alldeles övervägande antalet villkorliga domar för rattfylleri avser sådana fall, där den dömde begått även andra allvarliga brott: rattfylleriet »konsumeras» av den övriga brottsligheten, varför påföljden blir villkorlig dom, som ansetts icke böra ifrågakomma, om vederbörande endast gjort sig skyldig till rattfylleri. Kommittén vill även anteckna, att man på goda grunder synes kunna ifrågasätta, om ett ändamålsenligt utnyttjande av fångvårdens ansträngda resurser sker genom ett schablonmässigt ådömande av ovillkorliga straff för rattfylleri.[1]

Ett annat förhållande, som synts kommittén förtjäna särskild uppmärksamhet i detta sammanhang är att, som första lagutskottet vid 1957 års riksdag anmärkte, en väsentlig skillnad föreligger mellan straffreaktionen vid nykterhets- och vårdslöshetsbrott i trafiken. För båda brottstyperna har fasta schabloner utvecklats beträffande såväl gärningarnas bedömning som straffmätningen. Praxis i fråga om vårdslöshetsbrotten har underkastats en ingående och kritisk granskning av trafikmålskommittén i dess under 1963 avgivna betänkande. Det har där visats, att man *å ena sidan* i mycket ringa utsträckning begagnar möjligheten att underlåta åtal och påföljd men *å andra sidan* endast sällan rubricerar en gärning som grov vårds-

[1] Enligt en aktuell uppgift från fångvårdsstyrelsen upptar rattfylleristerna ganska jämnt 10 % av fångvårdsplatserna.

löshet i trafik. Påföljden blir därmed närmast genomgående böter. Systemet har enligt trafikmålskommittén verkat starkt avtrubbande på rättsmedvetandet. Mot denna praxis står alltså den schablonmässiga bedömningen av trafiknykterhetsbrott efter blodalkoholkoncentrationen, utan nämnvärt hänsynstagande till den i det aktuella fallet verkligen vållade faran, och det onyanserade ådömandet av korta ovillkorliga frihetsstraff för rattfylleri. Enligt kommitténs tanke måste sådana schematiska normer vara till allvarlig skada för trafiklagstiftningens effektivitet. En riktig anpassning av samhällsreaktionen efter gärningens svårhetsgrad måste vara högst angelägen. Det föreslagna farerekvisitet för mera kvalificerat trafiknykterhetsbrott tillmäter kommittén stor betydelse härvidlag. Som lika viktig framstår emellertid en mera differentierad straffmätningspraxis.

Kommitténs uppfattning är sålunda, att villkorlig dom i förening med bötesstraff i stor utsträckning bör kunna utgöra en lämplig påföljd för »onykterhet i trafik». Den skulle kunna tillämpas *dels* i åtskilliga fall, som enligt gällande rätt endast skulle ha föranlett ansvar för »rattonykterhet» och därmed blott bötesstraff, men som enligt kommitténs förslag skulle bli att anse som mera kvalificerade, *dels ock* i ej obetydlig omfattning även i sådana fall, där med nuvarande praxis ovillkorligt frihetsstraff skulle ha följt.

Som en sammanfattning av de redovisade överväganden må avslutningsvis antecknas, att samhällsingripandena mot trafiknykterhetsbrotten enligt kommitténs förslag skulle bygga på följande principer.

Varje gärning skall bedömas med hänsyn till alla omständigheter, som är ägnade att belysa dess farlighet ur trafiksäkerhetssynpunkt. Leder prövningen till att brottet får anses mindre kvalificerat, skall för »trafiknykterhetsförseelse» dömas till dagsböter. Framstår gärningen däremot som särskilt allvarlig, skall för »grov onykterhet i trafik» dömas till ett ovillkorligt frihetsstraff av större längd än enligt gällande praxis, normalt ej under tre månader. Vid »normalbrott», liggande mellan dessa båda ytterligheter, skall för »onykterhet i trafik» regelmässigt dömas till *endera* höga böter *eller* villkorlig dom jämte kännbara böter *eller* ett kort ovillkorligt frihetsstraff, varvid avvägningen mellan de tre påföljdsalternativen sker med hänsyn till, utöver gärningens svårhetsgrad, såväl allmänpreventiva som individualpreventiva synpunkter. I vissa fall skulle liksom för närvarande kunna dömas till vanlig villkorlig dom. Genom en på detta sätt nyanserad straffbestämning är det kommitténs uppfattning, att en väsentligt ökad effektivitet i samhällsingripandena mot trafiknykterhetsbrotten skulle kunna åvägabringas.

Avslutningsvis bör antecknas, att kommittén i betänkandets andra avdelning kommer att föreslå, att den befogenhet att återkalla körkort på grund av trafiknykterhetsbrott, som för närvarande tillkommer länsstyrelserna, skall överflyttas på domstolarna. I anslutning därtill kommer kommittén

även att diskutera, i vad mån domstolarna, därest detta reformförslag antages, skall vid straffmätningen kunna taga hänsyn även till körkortsreaktionen.

## *Speciella frågor*

### Tvångsmedel

Ingripande mot trafiknykterhetsbrott förutsätter alltid möjlighet att anlita personella tvångsmedel, främst *blodprovstagning*. Enligt rättegångsbalkens 28 kap. 12 § må blodprov tagas i samband med kroppsbesiktning. Sådan åtgärd må enligt samma stadgande företagas »å den som skäligen kan misstänkas för brott, varå frihetsstraff kan följa». Har i lag eller författning getts avvikande bestämmelser, skall enligt 15 § dessa gälla.

Kommittén har föreslagit, att endast dagsböter, icke frihetsstraff, skall upptagas i straffskalan för det ringaste trafiknykterhetsbrottet. Därmed kommer förutsättningen för kroppsbesiktning och blodprovstagning att bortfalla, därest särskilt stadgande ej införes därom. En sådan bestämmelse är självfallet erforderlig. Däri torde endast behöva utsägas, att kroppsbesiktning må äga rum vid skälig misstanke om »trafiknykterhetsförseelse», då denna åtgärd enligt rättegångsbalkens 28 kap. 12 § innefattar den primära befogenheten, till vilken rätten att föranstalta om blodprovstagning är anknuten.

En annan fråga, som bör uppmärksammas i anslutning till rätten att tillgripa tvångsmedel, är polismans befogenhet att föranstalta om *prov av förares utandningsluft* för att konstatera eventuell alkoholpåverkan. För detta ändamål begagnas en apparat, benämnd Alcotest, om vilken närmare upplysningar lämnas i den medicinska expertredogörelsen. Enligt vad kommittén erfarit har denna apparat kommit till användning i stor omfattning.

Vid 1957 års riksdag väcktes motionsvis förslag om att genom särskilt stadgande i 74 § vägtrafikförordningen ge polisman befogenhet att stickprovsvis föranstalta om utandningsprov. Första lagutskottet uttalade, att ifrågavarande provtagning syntes vara ett värdefullt hjälpmedel i polisens arbete, särskilt som underlag för bedömningen huruvida skäl föreligger för blodprovstagning eller icke. Då åtgärden torde vara att hänföra under rättegångsbalkens stadgande om kroppsbesiktning, vore skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott en förutsättning för provtagning. Att, som motionerna åsyftade, utöka användningsområdet till fall, där sådan misstanke icke föreligger, syntes utskottet betänkligt. Ett så vidsträckt begagnande av metoden kunde väcka irritation hos lojala motorfordonsförare. Mot att tillmötesgå de framförda förslagen talade också, att ytterligare erfarenhet borde vinnas om apparaternas bruk och det mottagande de röner hos berörda medborgargrupper. Motionerna avstyrktes sålunda.

Vid sitt övervägande av den berörda frågan har kommittén funnit, att

dess praktiska innebörd måste närmare preciseras. Det måste sålunda uppmärksammas, att provtagning på en förares utandningsluft *alltid förutsätter förarens egen medverkan.* En kraftig utandning i apparaten är nämligen förutsättning för att denna skall fungera. Vägrar föraren att andas i apparaten, kan något prov alltså icke tagas tvångsvis. Polisen blir då hänvisad till att i vanlig ordning bedöma, om skäl föreligger för blodprovstagning, som däremot kan genomföras utan någon positiv medverkan av den misstänkte föraren.

Att införa ett stadgande av innebörd, att polisman alltid äger rätt att föranstalta om prov på utandningsluften för utrönande av motorfordonsförares nykterhetstillstånd, skulle sålunda vara verkningslöst. Rätt att *begära* sådant prov föreligger alltid, möjlighet att *mot den enskildes vilja genomföra* det finns däremot aldrig. Frågan om en utsträckning av polisens befogenheter kan därför endast bli en fråga om förutsättningarna för blodprovstagning. Man skulle sålunda kunna tänka sig att införa ett stadgande, enligt vilket vägran att medverka till utandningsprov alltid skall anses ge underlag för skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott och därmed ge polisman rätt att föranstalta om blodprovstagning. Kommittén kan emellertid icke finna tillräckligt fog för en sådan regel. De betänkligheter, som uttalades av första lagutskottet vid 1957 års riksdag, omfattas sålunda av kommittén. Något påtagligt praktiskt behov av ett stadgande av angiven innebörd torde icke heller föreligga. Det bör kunna överlämnas till polisen att bedöma uppkommande situationer. Särskilt bör det erinras om att kommitténs förslag innebär, att *varje* alkoholpåverkan vid förande av motorfordon skall vara förbjuden, ehuru påföljd skall kunna utebli i ringa fall. Om en förare vägrar att medverka till utandningsprov, behövs sålunda endast små indicier ytterligare, för att blodprovstagning skall kunna beslutas. Att ge polisen rätt att underlåta varje slags bedömning av förarens nykterhetstillstånd, innan tvångsmedel tillgripes, kan icke vara riktigt.

Även om kommittén sålunda icke funnit sig kunna förorda någon lagreglering av rätten att anordna prov av utandningsluft, vill kommittén emellertid understryka det intresse, som anknyter till metoderna därvidlag. Av vad i det föregående utvecklats har framgått, att vissa nackdelar alltid måste vara förbundna med att bevisningen om trafiknykterhetsbrott är avhängig av blodprovstagning. *Dels* medför intervallen mellan gripande och provtagning, att låga påverkansgrader i realiteten icke kan beivras till följd av den alkoholförbränning, som hinner ske därunder. *Dels* blir utredningen komplicerad genom analysförfarandet, som icke blott i sig orsakar arbete och kostnader utan även medför, att polisens arbete får vila i avbidan på analysresultatet för att sedan efter flera veckors förlopp återupptas med nya förhör etc. Otvivelaktigt skulle det vara av synnerligt praktiskt värde, om så tillförlitliga metoder kunde vinnas för prov av utandningsluft, att utredningen *i ringare fall* kunde slutföras i direkt anslutning till ingripandet. Detta för-

utsätter emellertid *å ena sidan,* att de allra minsta alkoholmängderna icke skulle ge utslag, och *å andra sidan,* att det även skulle kunna med någorlunda säkerhet avgöras på grund av utandningsprovet, om blodalkoholkoncentrationen kan antagas klart understiga 1 promille. Sådana möjligheter föreligger dock icke med sådana enkla apparater, som kan ingå i polisens normala utrustning, och de medicinska experter, med vilka kommittén rådfört sig, har även uttalat tvekan om utsikterna att uppnå önskade resultat.

**Bevismedel**

De principer för prövningen av mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott, som kommittén förordat, innebär avsevärda nyheter med avseende å bevisningen. För närvarande lägges huvudvikten vid blodanalysattesten, vilken ofta kompletteras med uppgifter om blodalkoholkurvans fas vid provtagningen och beräknade värde under körningen. I viss utsträckning inhämtas även utlåtande om den alkoholkonsumtion, som kan antagas ha skett. Av mera sekundär betydelse är läkarundersökningen och den tilltalades egna uppgifter. Ytterligare bevisupptagning förekommer mera sällan.

Även kommitténs förslag utgår från att stor vikt skall läggas vid blodanalysattesten. Frågan om alkoholkoncentrationen under själva körningen skulle emellertid bli av väsentligt ringare vikt än för närvarande. »Tillbakaräkning» skulle aldrig vara *avgörande för straffbarheten,* vare sig misstanken avsåge »onykterhet i trafik» eller »trafiknykterhetsförseelse». Resultatet skulle endast utgöra *ett bevisdatum bland andra* för bedömningen, huruvida gärningen borde anses ringa och därför icke leda till påföljd eller föranleda ansvar för ett mer eller mindre kvalificerat trafiknykterhetsbrott. Det skulle därför icke bli påkallat att använda sådana säkerhetsmarginaler, som för närvarande tillämpas. Av rättssäkerhetsskäl räknar man nu regelmässigt med en förbränning av 0,08 promille per timme. Som den medicinska expertredogörelsen visar, ligger normalvärdet omkring 0,18 promille.

Större avseende än blodalkoholkoncentrationen under körningen skulle enligt kommitténs förslag tillmätas beräkning av den spritförtäring, som kan antagas ha förekommit. Kommittén vill understryka vikten av att de uppgifter till ledning därvidlag, som lämnats i den medicinska expertredogörelsen, kommer till mera allmän kännedom.

Läkarundersökningen av misstänkta förare skulle vidare bli av väsentligt större intresse, därest kommitténs förslag följes. Detta överensstämmer också med de uttalanden, som gjordes av 1949 års trafiknykterhetsutredning och av första lagutskottet vid 1957 års riksdag med instämmande av departementschefen i de kommittén lämnade direktiven. En översyn av undersökningens utformning har framhållits som angelägen. En sådan översyn har också vidtagits och lett till utarbetandet av ett nytt undersökningsprotokoll, vilket granskats av kommittén och därvid icke föranlett några anmärk-

ningar. Närmare uppgifter därom lämnas i den medicinska expertredogörelsen. Den viktigaste ändringen avser läkarens konklusion, vilken för närvarande skall avse, huruvida föraren enligt läkarens uppfattning kunnat på betryggande sätt föra motorfordon. Enligt det nya formuläret skall uttalandet i stället avse, huruvida föraren varit ringa, medelmåttigt eller höggradigt påverkad av alkohol. Större utförlighet i rapporteringen av gjorda iakttagelser vinnes vidare genom det nya protokollet.

Slutligen innebär kommitténs förslag, att väsentligt ökad vikt skall tillmätas utredningen om omständigheterna kring den företagna fordonsföreden. Vittnesförhör bör ske i större omfattning.

Några särskilda stadganden om bevismedlen i mål om trafiknykterhetsbrott synes icke vara erforderliga.

**Stadgandenas placering m. m.**

I olika sammanhang har diskuterats, om icke stadgandena om trafiknykterhetsbrott borde överföras till allmän strafflag. Frågan upptogs av *1949 års trafiknykterhetsutredning,* som därom anförde:

»Trafiknykterhetsutredningen är för sin del av den uppfattningen, att bestämmelserna har sin rätta plats i trafikbrottslagen. Vägtrafiken är ett rättsområde för sig, och det synes värdefullt att ha stadgandena därom samlade på sätt som skett. Vidare synes någon större fördel knappast vara att vinna genom att flytta över ansvarsbestämmelserna för trafikonykterhet till strafflagen. Den allmänpreventiva verkan av att placera reglerna där förefaller diskutabel. Kännedomen om straffbestämmelserna bör nämligen vara så allmänt spridd som möjligt, och detta syfte torde främjas mera genom att de ingår i de grundläggande trafikförfattningarna och där får en framträdande plats än genom att man placerar dem i ett strafflagskapitel tillsammans med åtskilliga andra brott av olikartad beskaffenhet.

Utredningen har i detta spörsmål haft kontakt med straffrättskommittén. Inom denna har uttalats den uppfattningen att en placering i trafikbrottslagen är att föredraga.»

I kommitténs direktiv har uttalats, att frågan om straffbestämmelsernas placering bör särskilt övervägas.

Kommittén har vid sin prövning av denna fråga funnit de av 1949 års trafiknykterhetsutredning anförda skälen bärande. Denna uppfattning har synts vinna stöd av den nu antagna brottsbalken. Att däri upptaga trafiknykterhetsbrotten synes svårligen kunna ske utan betänkligheter med hänsyn till systematiken. Särskilt vore det svårt att endast delvis infoga trafikbrottslagen i brottsbalken. Stadgandenas sammanhang både inbördes och med vägtrafikförordningens såväl begrepp som materiella regler är alltför utpräglat för att en utbrytning av endast bestämmelserna om trafiknykterhetsbrotten lämpligen skall kunna ske.

De nya brottsreglerna föreslås sålunda placerade i trafikbrottslagen. I syfte att undvika alltför långa paragrafer förordar kommittén, att bestämmelserna om »onykterhet i trafik» och om »trafiknykterhetsförseelse» upp-

delas på två särskilda stadganden. I överensstämmelse med nuvarande avfattning synes därvid det mera kvalificerade brottet böra placeras först eller sålunda i 4 §. Denna skulle erhålla fyra stycken. I det första skulle intagas de grundläggande reglerna om »onykterhet i trafik» och om grovt brott som två punkter. I det andra skulle införas promilleanvisningen, i det tredje bestämmelsen om brott under påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker, och i det fjärde stadgandet om ansvar för medverkan. Om »trafiknykterhetsförseelse» skulle enligt kommitténs förslag stadgas i 5 §, som likaledes skulle erhålla fyra stycken. I det första skulle upptagas själva ansvarsregeln, i det andra bestämmelsen om ansvarsfrihet i ringa fall, i det tredje undantaget från de allmänna reglerna om ansvar för medverkan, och i det fjärde slutligen stadgandet om rätt till kroppsbesiktning. Nuvarande 5 § om »smitning» föreslås omnumrerad till 6 §.

Viss tvekan kan råda om placeringen av den föreslagna bestämningen av förarbegreppet. Enligt kommitténs mening borde det vara önskligt med enhetliga definitioner inom trafikbrottslagens område. Förarbegreppet har för närvarande betydelse vid grov vårdslöshet i trafik, olovlig körning och trafiknykterhetsbrott. Detsamma gäller enligt kommitténs förslag. Såvitt kommittén kunnat finna — dock utan att ha närmare ingått på denna fråga, vilken faller utom kommitténs uppdrag — lärer någon invändning icke kunna resas mot att det föreslagna förarbegreppet ges tillämplighet även i fall av grov vårdslöshet i trafik och olovlig körning. Definitionen synes därmed kunna intagas i en ny 7 §. Även andra begrepp begagnas emellertid i trafikbrottslagen utan närmare upplysningar om innebörden däri, enär vägtrafikförordningens definitioner förutsatts gälla. Därest kommitténs förslag upphöjes till lag, kommer det sagda att avse uttrycken »väg», »vägtrafikant» samt »motordrivet fordon». En uttrycklig hänvisning till 1 § vägtrafikförordningen synes kunna vara av värde och föreslås därför intagen som ett andra stycke i en ny 7 §.

I anslutning till vad sist sagts om sambandet mellan trafiknykterhetsreglerna och övriga bestämmelser i trafikbrottslagen vill kommittén anteckna, att en allmän lagteknisk översyn av denna författning framstår som önskvärd i samband med att vittgående ändringar i densamma nu föreslagits både av trafikmålskommittén vad gäller 1 § och nu med avseende å 4 §. Särskilt vill kommittén fästa uppmärksamheten på frågorna om medverkansansvar. Väl synes några ej avsedda slutsatser knappast kunna föranledas av att uttryckliga regler införes i detta hänseende för trafiknykterhetsbrotten, medan frågorna förbigås i övriga lagrum. Då stadgandet för »trafiknykterhetsförseelse» utesluter de allmänna reglernas tillämpning, och det för »onykterhet i trafik» innefattar en avvikelse från dessa regler, torde några analogi- eller e contrario-slut icke komma att framstå som motiverade vid bedömningen av motsvarande frågor enligt övriga lagrum. Likafullt synes ett närmare betraktande av dessa och likartade frågor önskligt.

**Ändring i 28 § vägtrafikförordningen**

Som en följd av kommitténs förslag till nya stadganden i trafikbrottslagen bör 28 § vägtrafikförordningen ändras. Dess *1 mom.* fastlägger den allmänna grundregeln om att fordon icke må på väg föras av någon som till följd av sjukdom, trötthet eller alkoholpåverkan icke kan föra fordonet på betryggande sätt. Dess *2 mom.* reglerar polismans rätt att förbjuda någon att föra fordon under förhållanden, som avses i 1 mom. Stadgandena är tillämpliga å alla slags fordon men har sin huvudsakliga betydelse med avseende å de icke motordrivna. Med hänsyn härtill synes det önskvärt att endast företaga minsta möjliga jämkningar i desamma. Kommittén har i sitt förslag till ny lydelse av ifrågavarande paragraf inskränkt sig till sådana ändringar, som synts erforderliga för att en direkt motsättning icke skall uppkomma till de föreslagna nya reglerna om trafiknykterhetsbrott. Uttrycket »på betryggande sätt» har sålunda ansetts kunna kvarstå. Dess innebörd är redan enligt gällande rätt att i de enskilda fallen bedöma med hänsyn till det ifrågakommande fordonets art. Någon principiell skillnad härutinnan medför sålunda icke nya stadganden i trafikbrottslagen.

**Gemensam nordisk lagstiftning?**

Avslutningsvis vill kommittén erinra om att trafiknykterhetslagstiftningen varit föremål för Nordiska Rådets uppmärksamhet. Vid dess fjärde session 1956 antogs sålunda en rekommendation till medlemsstaternas regeringar att vid lämplig tidpunkt upptaga förhandlingar för att söka förenhetliga denna lagstiftning. Länderna har enats om att Sverige skall vara koordinerande land för detta spörsmål. Rapporter om utvecklingen på ifrågavarande område i de nordiska länderna har överlämnats till efterföljande sessioner. Till elfte sessionen 1963 meddelades, att överläggningar i ämnet kommer att upptagas mellan de nordiska kommunikationsministrarna, sedan kommitténs betänkande avlämnats. Med anteckning härom har kommittén funnit sig böra avstå från att närmare ingå på möjligheterna att åvägabringa enhetlig trafiknykterhetslagstiftning inom de nordiska länderna.

Andra avdelningen

# HANDLÄGGNINGEN AV FRÅGOR OM KÖRKORTSÅTERKALLELSE

# I

## Utredningsuppdraget

Enligt de lämnade *direktiven* har kommittén även haft att överväga vissa frågor rörande förfarandet vid körkortsåterkallelse. Önskvärdheten av att en översyn av de därom gällande reglerna komme till stånd i samband med en utredning rörande trafiknykterhetslagstiftningen underströks av första lagutskottet vid 1957 års riksdag i dess förut behandlade utlåtande. Rörande utskottets synpunkter kan ur direktiven inhämtas följande:

»Enligt utskottets mening borde vidare det men en motorförare åsamkades genom att hans körkort indroges kunna beaktas vid bestämmande av den straffrättsliga påföljden för hans brott. En förutsättning härför vore emellertid att frågan om körkortets indragning avgjordes av domstol i samband med prövning av mål om ansvar för trafikonykterhet eller rattfylleri. Från några håll hade också framförts den meningen att domstol vore bättre ägnad än länsstyrelse att bedöma frågor om indragning av körkort i sådana fall då ifrågasatt åtgärd föranleddes 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 vidtoges i körkortsreglerna komme att med än större skärpa framträda önskemålet om garantier för att dylika frågor avgjordes under hänsynstagande till samtliga på fallet inverkande omständigheter.»

Departementschefen anslöt sig till utskottets uppfattning och anförde för egen del:

»Beträffande sistnämnda fråga vill jag särskilt framhålla att det ur rättssäkerhetssynpunkt är angeläget att åtgärder med anledning av brott i största möjliga utsträckning bestämmes inom ramen för ett judiciellt förfarande. Vid trafikbrott förekommer emellertid jämväl ett administrativt ingripande i form av prövning hos länsstyrelsen av körkortets giltighet. Genom att åtgärderna med anledning av brottet på detta sätt är uppdelade på skilda organ, kan enligt vad första lagutskottet påpekat åtgärderna ej på önskvärt sätt samordnas med varandra. Det är även oekonomiskt att, då samhället anordnar ett muntligt förfarande vid domstol för utredning av brottet och bestämmande av brottspåföljd, detta icke utnyttjas för att avgöra även fråga om körkortsindragning. Utredningen bör därför överväga i vad mån prövningen av fråga om indragning av körkort kan överflyttas från länsstyrelse till domstol. På denna punkt bör utredningen ej begränsas till trafiknykterhetsbrotten utan avse trafikbrott överhuvud.»

Vid sina överväganden rörande dessa frågor har kommittén funnit svårfrånkomligt att beröra även andra punkter i gällande körkortsregler än de av det ovan återgivna uttalandet uttryckligen omfattade. Då bestämmelserna

i fråga bildar ett enhetligt system, har det icke kunnat undvikas, att föreslagna reformer i vissa delar erhållit återverkningar på andra. Efter samråd med departementet har kommittén funnit sig obunden att upptaga även andra frågor än de i direktiven särskilt nämnda, i den mån detta befunnits för utredningsarbetet önskligt.

## II

## Gällande körkortsregler i huvuddrag

Som bakgrund för framställningen av kommitténs överväganden rörande de frågor, som omfattas av utredningsuppdraget, är en kortfattad översikt över gällande körkortsregler erforderlig. Av skäl, som under I ovan sagts, inskränkes redogörelsen icke till de bestämmelser, som har avseende å återkallelse av körkort. Där annat icke sägs avser hänvisningar till lagrum 1951 års vägtrafikförordning.

Enligt 29 § 1 mom. får motorfordon eller med gummihjul försedd traktor endast föras av den som berättigats därtill genom utfärdande av körkort. Med motorfordon avses enligt 1 § 2 mom. motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen. Till följd av sistnämnda stadgande samt 1 och 2 §§ 1960 års mopedförordning gäller körkortskrav icke för moped.

Körkort meddelas enligt 29 § 2 mom. endera för bil, för motorcykel eller för traktor, varvid körkort för bil berättigar till framförande av motorcykel och traktor liksom körkort för motorcykel till framförande av traktor. Ansökan om körkort skall enligt 32 § 1 mom. göras hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller om han icke är mantalsskriven i riket hos länsstyrelsen i det län, där han vistas.

Vid ansökan om körkort skall fogas åldersbetyg, läkarintyg, fotografi och bevis om förarutbildning, om vilka handlingar stadgas i 31 § 1 mom. Vidare skall inges kompetensbevis, utvisande att sökanden avlagt godkänt förarprov, 31 § 3—5 mom., samt lämplighetsintyg, utfärdat av polismyndighet och utvisande att sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon, 32 § 1 mom. Före meddelande av lämplighetsintyg skall utredning verkställas, avseende bl. a. sökandens pålitlighet i nykterhetshänseende.

Vid prövningen av ansökan om körkort skall länsstyrelsen enligt 32 § 2 mom. särskilt beakta, om sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt, och om det kan antagas, att han som förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den som sakfällts för fylleri eller olovlig körning må ej erhålla körkort innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det

icke kan anses uppenbart, att sökanden ändock är att bedöma som en skötsam person.

Önskar någon, innan han undergår förarprov, påkalla länsstyrelsens prövning, huruvida hinder för utfärdande av körkort möter oavsett utgången av provet, skall förhandsbesked meddelas enligt 32 § 1 mom. fjärde stycket.

Över utfärdade körkort skall länsstyrelse enligt 32 § 6 mom. föra körkortsregister. Närmare bestämmelser därom lämnas i 72—75 §§ vägtrafikkungörelsen.

Rätten att föra körkortspliktigt fordon kan fråntagas körkortsinnehavare endera genom återkallelse av körkortet eller genom omhändertagande av detsamma.

Om *återkallelse* av körkort stadgas i 33 §. Enligt 2 mom. skall beslut därom fattas i åtta fall:

1) om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket trafikbrottslagen, dvs. grov vårdslöshet i trafik;

2) om föraren brutit mot 4 § nämnda lag, dvs. gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott, endera rattfylleri eller »rattonykterhet», eller varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda, dvs. gjort sig skyldig till kvalificerad »smitning» enligt 5 § trafikbrottslagen;

3) om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser;

4) om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom som förare åliggande förpliktelser;

5) om föraren gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning och det ej kan anses uppenbart, att han ändock är att bedöma som en skötsam person, eller om han med hänsyn till onyktert levnadssätt icke bör betros med att inneha körkort;

6) om föraren genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon;

7) om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör inneha körkort; samt

8) om föraren icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis eller underlåter att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats honom i samband med sådant föreläggande.

Grunden 8 ansluter till stadgandena om länsstyrelses handläggning av återkallelseärenden. Enligt 33 § 1 mom. skall dylika ärenden av länsstyrelse upptagas ex officio. Frågan om en persons lämplighet som körkortsinnehavare skall skyndsamt upptagas till omprövning, där det med hänsyn till inkomna underrättelser befinnes, att vederbörande ej uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga förutsättningar, som gäller för erhållande av körkort. Därvid äger länsstyrelsen ålägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis, varvid må lämnas särskilda föreskrifter om den undersökning som skall föregå handlingens utfärdande. Länsstyrelsen äger även själv eller genom polismyndighet införskaffa erforderlig utredning.

Beslut om återkallelse av körkort skall enligt 2 mom. fattas av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet.

Återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse må enligt samma 2 mom. icke ske, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftvunnen dom, såvida ej omständigheterna är sådana, att föraren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon.

Redan före slutligt beslut i fråga, som här avses, äger länsstyrelse återkalla körkort tills vidare, om det på sannolika skäl kan antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas.

Den, vars körkort återkallats, kan ånyo förvärva rätt att föra körkortspliktigt fordon genom ansökan, som i vissa fall kan avse återbekommande av det gamla körkortet men regelmässigt måste avse erhållande av nytt körkort.

Återbekommande av återkallat körkort kan enligt 5 mom. endast ifrågakomma, där återkallelsen skett på någondera av grunderna 7 eller 8. Så snart det förhållande upphört, som föranlett återkallelsebeslutet, äger föraren ansöka om körkortets återfående. Har ett år eller däröver förflutit, måste dock ansökan avse utfärdande av nytt körkort.

Har återkallelsebeslut fattats på någon av grunderna 1—6 kan sålunda föraren ånyo förvärva rätt att föra körkortspliktigt fordon endast genom att ansöka om nytt körkort. Detta innebär, att det förfarande, för vilket ovan redogjorts, måste genomgås. Före utfärdandet skall viss i 5 mom. angiven tid ha förflutit. Denna skall vid återkallelse på grunden 1 utgöra minst två år och i övriga fall, sålunda enligt grunderna 2—6, minst ett år. Tiden räknas från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon frántogs föraren. Av vad förut sagts har framgått, att detta kunnat ske på tre olika sätt: genom slutligt återkallelsebeslut, genom beslut om återkallelse tills vidare eller genom omhändertagande.

Om synnerliga skäl föreligger, äger länsstyrelsen enligt 5 mom. föreskriva, att nytt körkort må efter ansökan utfärdas efter kortare tid än huvudreglerna skulle medföra. Minsta tid skall dock utgöra ett år vid åter-

kallelse på grunden 1 och tre månader vid återkallelse på någon av grunderna 2—6.

I återkallelsebeslut skall sålunda ej utsättas någon tid, efter vars utgång nytt körkort må på ansökan utfärdas, annat än där länsstyrelsen finner skäl att föreskriva kortare förlusttid än de som huvudregler angivna.

Ansökan om återfående av rätt att föra körkortspliktigt fordon skall enligt 5 mom. andra stycket, vare sig fråga är om återbekommande av återkallat eller om utfärdande av nytt körkort, inges till och prövas av länsstyrelsen i sökandens mantalsskrivningslän resp. i vistelselänet om sökanden ej är mantalsskriven i riket. Ärendet behöver sålunda icke handläggas av samma länsstyrelse, som fattat återkallelsebeslutet. Vissa föreskrifter rörande handläggningen i sådana fall, där annan länsstyrelse får ärendet under handläggning, ges i 7 mom.

Körkort, som meddelas efter återkallelse, må förbindas med villkor att föraren vid regelbundet återkommande tillfällen skall till länsstyrelsen inge lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis ävensom med andra föreskrifter, som finnes påkallade ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Om *omhändertagande* av körkort stadgas i 35 §. Förutsättning för beslut därom är, att föraren *endera* vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, *eller* till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt.

Beslut om omhändertagande meddelas av polismyndighet — i Stockholm dock av vederbörande poliskommissarie — eller av åklagare.

Reglerna kompletteras för fall av misstänkt trafiknykterhetsbrott med en särskild bestämmelse, enligt vilken omhändertagande skall ske skyndsamt efter erhållande av blodanalysattest, som visat minst 0,5 promille. Till följd av särskild undantagsföreskrift utgör emellertid gränsen realiter 0,8 promille. De särskilda regler, som avser de lindrigaste fallen av trafiknykterhetsbrott, skall nedan behandlas i ett sammanhang.

Beslut om omhändertagande skall jämte förefintligt utredningsmaterial skyndsamt och i allt fall inom 48 timmar översändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, och gäller till dess länsstyrelsen förordnat, hur med körkortet skall förfaras. Länsstyrelsens beslut, som kan innebära återkallelse tills vidare eller frigivande av körkortet, skall meddelas skyndsamt, 33 § 3 mom. andra stycket. Har omhändertagandet skett på grund av misstänkt trafiknykterhetsbrott och visar analysattesten minst 0,8 promille, är länsstyrelsen skyldig att återkalla körkortet tills vidare.

Om *varning* stadgas i 34 §. Enligt huvudregeln må sådan meddelas, där mot förare förebragts omständighet, som med återkallelsegrunderna 3—6 avses, eller annat förhållande som är ägnat att allvarligt minska tilltron till hans lämplighet som förare, utan att likväl tillräckliga skäl till återkallelse föreligger. Varning meddelas av länsstyrelsen.

Över länsstyrelses beslut om återkallelse av körkort må besvär anföras, vilka prövas av Kungl. Maj:t i Regeringsrätten. Över beslut om varning må besvär ej anföras.

Som förut sagts infördes i samband med 1957 års ändring av reglerna om trafiknykterhetsbrott i 4 § trafikbrottslagen vissa undantag från de regler, för vilka nu redogjorts. Det befanns sålunda icke skäligt att tillgripa så stränga åtgärder, som för normalfallen föreskrivits, mot förare, som skulle ha gått fria från ansvar enligt de tidigare brottsreglerna, sålunda sådana om vilka det icke kunnat visas, att de ej kunnat föra sina fordon betryggande, men som haft en blodalkoholkoncentration av minst 0,5 men icke 0,8 promille. Undantagen bibehölls i samband med 1958 års genomgripande ändringar i körkortsreglerna.

Sådan förare, som nyss sagts, kan enligt 34 § undslippa körkortsåterkallelse och i stället erhålla varning, därest han icke tidigare gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott samt omständigheterna är mildrande. Under samma förutsättningar — dock att blodalkoholvärdet enligt analysattesten, icke vid körningen i detta fall blir avgörande — må icke heller omhändertagande av körkortet beslutas enligt 35 §. Beslutes omhändertagande, skall skälen därför uppges, då beslutet överlämnas till länsstyrelsen för prövning. Som redan nämnts gäller vid blodalkoholvärde enligt analysattesten av minst 0,8 promille i stället skyldighet för länsstyrelsen att tills vidare återkalla körkortet.

Slutligen må nämnas, att enligt 2 § andra stycket 1960 års mopedförordning förseelse, som körkortsinnehavare begår vid förande av moped, skall bedömas som förseelse med motordrivet fordon vid tillämpning av 33—35 §§ vägtrafikförordningen. Körkort för bil kan sålunda återkallas på grund av förseelse, som föraren gjort sig skyldig till vid förande av moped, oaktat detta fordon ej är körkortspliktigt.

# III

## Utländsk lagstiftning

I redogörelsen för utländsk trafiknykterhetslagstiftning i första avdelningens kap. III har vissa upplysningar lämnats även om körkortsåterkallelse enligt främmande rätt. En mera utförlig framställning behöver redan till följd härav icke lämnas i detta sammanhang. En sådan är också av mindre intresse med hänsyn till att kommitténs uppdrag närmast avser reglerna om förfarandet, icke de materiella bestämmelserna. Detaljupplysningar om regleringen i utlandet av motsvarande frågor torde vara av begränsat värde. Framställningen inskränkes därför till att omfatta närmare redogörelser endast för tre länder, vilkas lagstiftning synts vara av särskilt intresse. Som bakgrund skall några korta anteckningar göras om principiella skillnader mellan regelsystemen i olika länder.

Bestämmelser om körkortsplikt eller motsvarande finnes i närmast alla länder, som är av intresse i detta sammanhang. Ett undantag utgör Belgien. Möjlighet att frånkänna förare rätten att föra körkortspliktigt fordon har naturligen icke kunnat undvaras. Bestämmelserna därom har emellertid getts väsentligt olika utformning, såväl med avseende å förutsättningarna för ingripande som beträffande förfarandet. Av intresse är även att notera, att i vissa länder rätt att föra körkortspliktigt fordon kan frånkännas även den som ej innehar körkort.

I de flesta länder finnes stadganden om att den som på grund av *sjukdom, skada e. dyl.* måste anses olämplig att föra motorfordon kan förklaras förlustig rätten därtill. Regelmässigt åligger det den administrativa myndighet, som utfärdat körkort, att återkalla detsamma i dylika fall. I bl. a. Frankrike kan emellertid domstol förordna om indragning av körkort på den angivna grunden i dom för trafikbrott. I Belgien äger domstol i motsvarande fall förbjuda den dömde att föra motorfordon.

Av största intresset i detta sammanhang är körkortsreaktionen vid *trafikbrott.* Om föraren *innehar körkort,* innebär ingripandet vanligen, att körkortet indrages. Varningsinstitut av olika utformning förekommer emellertid i åtskilliga länder. I vissa stater ankommer det på domstol att besluta om körkortsåterkallelse. Så är förhållandet bl. a. i Danmark, Frankrike, Italien, Polen och Storbritannien. I andra länder, bl. a. Norge, Schweiz och Österrike, är körkortsåterkallelse liksom i Sverige helt och hållet en administrativ angelägenhet. En tredje grupp utgör de länder, där återkal-

lelse på grund av trafikförseelser i vissa fall beslutes av domstol men i andra av administrativ myndighet. Till denna grupp hör bl. a. Finland och Västtyskland.

Där en felande förare *ej innehar körkort* kan i flera länder, bl. a. Belgien, Danmark, Storbritannien och Västtyskland, domstol föreskriva, att han under viss tid icke skall kunna erhålla körkort eller icke skall äga föra motorfordon. I andra länder förekommer icke dylika beslut, varför trafikbrottet endast får betydelsen av en belastning för vederbörande vid senare prövning av ansökan om körkort. Om brottet ens får denna betydelse beror naturligtvis på om det kommer till körkortsmyndighetens kännedom. Till denna kategori hör förutom Sverige bl. a. Finland, Norge, Schweiz och Österrike.

Till närmare belysning av de aktuella frågornas reglering i utlandet har utvalts Danmark, Finland och Västtyskland, om vilka länders lagstiftning utförligare upplysningar skall lämnas nedan.

**Danmark**

I Danmark gäller utfärdade körkort under en tid av fem år. Beträffande personer som fyllt 70 år kan körkort utfärdas för kortare tid.

Frågan om indragning av körkort och om frånkännande av rätten att föra motorfordon prövas i vissa fall av domstol och i andra fall av polismyndigheten.

*Domstol* skall enligt færdselloven av år 1955 frånkänna den tilltalade rätten att föra körkortspliktigt fordon, när han fört detta på ett grovt oförsvarligt sätt *eller* när det i övrigt, på grund av beskaffenheten av den aktuella förseelsen och med hänsyn till vad som upplyses om hans förhållanden som motorförare, anses olämpligt med hänsyn till trafiksäkerheten att han för motorfordon, *eller* när han på grund av spritförtäring icke varit i stånd att föra fordonet på fullt betryggande sätt. I sistnämnda fall kan återkallelse underlåtas vid särskilt förmildrande omständigheter. Förutsättning för att domstolen skall kunna frånkänna den tilltalade förarrätten är att frågan väckes i mål om trafikbrott, som den tilltalade begått vid framförande av körkortspliktigt fordon.

Frånkännande av förarrätt sker för en bestämd tid, icke under sex månader, eller ock för alltid. Har någon frånkänts rätten att föra körkortspliktigt fordon för längre tid än tre år, har han rätt att, sedan tre år förflutit, begära att frågan åter upptages inför domstol. Ansökan får bifallas endast om särskilda förhållanden föranleda därtill. Om han tidigare varit frånkänd förarrätten, kan en sådan ansökan upptagas tidigast efter sex år.

Polismyndigheten äger att interimistiskt fråntaga en person förarrätten i avbidan på att målet upptages inför domstol. Vederbörande domstol kan efter ansökan ompröva detta beslut, innan själva saken upptages till

prövning. Enligt inhämtade upplysningar begagnar sig den misstänkte mycket sällan av möjligheten att begära sådan omprövning.

Förarrättsfrågan upptages till prövning i mål rörande trafikbrott på särskilt yrkande av åklagaren. Vid frågans avgörande finns utdrag ur register och äldre akter rörande den tilltalade tillgängliga för domstolen. Tidigare förseelser, särskilt likartade, försvårar påföljden. Domstolen tar emellertid endast hänsyn till den tilltalades förhållande i trafiken. Andra omständigheter, som t. ex. onyktert levnadssätt, beaktas icke i detta sammanhang. Att den tilltalade frånkännes förarrätten inverkar icke på straffmätningen.

Mot domstolens beslut i förarrättsfrågan får talan formellt föras särskilt, utan att domen i övrigt överklagas. Sådan fullföljdstalan förekommer dock nästan aldrig.

Enligt vad som upplysts från domar- och åklagarhåll medför handläggningen av förarrättsfrågan icke nämnvärt merarbete för vare sig domstol eller åklagare. Icke heller anses domstolsprövningen av förarrättsfrågan föranleda, att mål överklagas i större utsträckning än vad eljest skulle varit fallet. Förklaringen härtill torde vara att, särskilt vid brott mot trafiknykterhetsbestämmelserna, en mycket fast praxis utvecklat sig.

*Polismyndighet* skall återkalla körkortet, när innehavaren icke längre uppfyller förutsättningarna för att erhålla körkort. Nytt körkort utfärdas som regel icke förrän efter ett år.

Trafikförseelser *registreras* i Danmark i ett centralt register oberoende av om gärningsmannen är körkortsinnehavare eller icke. I registret antecknas vidare domstolsbeslut om frånkännande av förarrätten och polismyndighets beslut om återkallelse. Även avslag på ansökan om körkort antecknas.

**Finland**

Frågan om körkortsåterkallelse är i Finland i allmänhet en administrativ angelägenhet. Emellertid ankommer det på domstol att i de obligatoriska återkallelsefallen — grov oaktsamhet i trafik och rattfylleri — besluta om indragning av körkort och om den tid, inom vars förlopp nytt körkort icke får beviljas. Detta undantag från huvudregeln infördes genom 1957 års vägtrafiklag på förslag av vederbörande utskott under riksdagsbehandlingen av lagen. Någon särskild motivering för ändringen lämnades icke.

Domstolen är vid bestämmandet av den tid, före vars utgång nytt körkort icke får beviljas, icke bunden av några lagbestämmelser. Enligt vad som upplysts följer domstolarna den praxis förvaltningsmyndigheterna tidigare tillämpat. Om den dömde icke under denna tid belastas ytterligare, erhåller han efter utgången av den bestämda tiden nytt körkort efter ansökan.

Att körkort återkallas inverkar icke på domstolens straffmätning för det brott som föranleder återkallelsen.

Därest den tilltalade ej innehar körkort, upptages icke frågan om hans rätt att föra motorfordon till prövning.

Återkallelsefrågan upptages av domstolarna oberoende av åklagarens yrkande. Denna fråga skall upptagas även där den tilltalade gjort sig skyldig till nämnda slags trafikbrott vid förande av icke körkortspliktigt fordon. Vid bestämmande av återkallelsetiden tages hänsyn till den tilltalades tidigare förhållande i trafiken.

I de fall, då det icke enligt vägtrafiklagen ankommer på domstol att besluta i återkallelsefrågan, prövas denna fråga i allmänhet av den polismyndighet, som utfärdat körkortet, men vid trafikbrott, som föranlett straff, av den polismyndighet, inom vars område brottet ägt rum.

Överflyttningen av de obligatoriska återkallelsefallen till domstolarna har, enligt vad som upplysts, medfört en blott obetydlig ökning i arbetsbördan hos domstolar och åklagare men har däremot märkbart lättat arbetsbördan hos polismyndigheterna.

**Västtyskland**

Beslut om körkortsåterkallelse och om motsvarande åtgärder fattas i vissa fall av förvaltningsmyndighet och i andra fall av domstol.

Reglerna rörande *förvaltningsmyndighetens* rätt att indraga körkort återfinns i vägtrafiklagen (Strassenverkehrsgesetz, StVG) och har i huvudsak följande innehåll. Visar sig någon olämplig som motorfordonsförare, skall förvaltningsmyndigheten fråntaga honom körkortet. Så länge mot körkortsinnehavaren är anhängigt brottmål, i vilket domstolsindragning av körkort enligt strafflagen kan ifrågakomma, får förvaltningsmyndigheten icke fästa avseende vid vad som förekommer i brottmålet. Vill förvaltningsmyndigheten i indragningsärende fästa avseende vid förhållande, som redan varit föremål för bedömande i brottmål mot körkortsinnehavare, kan myndigheten icke till dennes nackdel avvika från domens innehåll med avseende å skuldfrågan eller lämpligheten att föra fordon. Förvaltningsmyndigheten kan fastställa frist och villkor för meddelande av nytt körkort.

Om *domstols* rätt att indraga körkort stadgas i strafflagen (Strafgesetzbuch, StGB). Dömes någon för brott, som han begått i samband med förande av motorfordon, eller varigenom han svikit de förpliktelser, som ålegat honom i egenskap av motorfordonsförare, skall domstolen indraga hans körkort, om han genom gärningen visat sig vara olämplig som förare av fordon. Indrages körkort, skall av tysk myndighet utfärdat körkort i domen konfiskeras. I utländskt körtillstånd skall indragningen anmärkas. Domstolen bestämmer i domen en tid, före vars utgång förvaltningsmyndigheten icke får meddela nytt körkort. Denna tid skall bestämmas till lägst sex månader och högst fem år. Domstolen kan emellertid även förbjuda meddelandet av nytt körkort för alltid. Synes åtgärden icke längre vara erforderlig för att skydda allmänheten för fara, kan domstolen i efterhand tillåta meddelande av nytt körkort. Då fråga är om brott av person, som ej innehar körkort, tillämpas bestämmelserna i praxis sålunda, att domstolarna endast fastställer den tid, före vars utgång den

dömde ej får beviljas körkort. Denna ståndpunkt i praxis torde inom kort komma att lagfästas.

Föreligger synnerliga skäl till antagande, att tillstånd till förande av motorfordon blir indraget, kan domstolen besluta om indragning tills vidare av körkortet.

Vid brott mot trafiknykterhetsbestämmelserna besluter som regel domstol i återkallelsefrågan. Vid de flesta andra trafikbrott har däremot hittills indragningen beslutits av den administrativa myndigheten. I ett i september 1962 dagtecknat lagförslag har upptagits en påbyggnad på ovannämnda bestämmelser, avsedd att åstadkomma en mer effektiv och mer enhetlig tillämpning av dessa. I detta förslag har uttryckligen angetts, att en förare skall anses olämplig som motorfordonsförare, om han fälles till ansvar för grov vårdslöshet i trafik, smitning eller rattfylleri, såframt icke särskilda omständigheter föranleder till annat antagande. I samma lagförslag upptages vidare en bestämmelse, enligt vilken domstol vid återkallelse av körkort skall kunna göra undantag för visst eller vissa slag av fordon. Denna undantagsbestämmelse är avsedd att tillämpas blott då särskilda omständigheter föranleder till att ändamålet med påföljden ändock icke blir förfelad. Som exempel på personer, på vilka bestämmelsen skall kunna tillämpas, har i motiven nämnts en yrkeschaufför, vars olämplighet kommit till synes blott utom tjänsten, eller en lantbrukare, som utan anmärkning kört sin traktor men vid något tillfälle utanför arbetet fört bil i spritpåverkat tillstånd. I dessa fall skall vederbörande kunna medges att framföra trafikbilen resp. traktorn.

Nyssnämnda lagförslag innehåller även en annan betydelsefull nyhet. Det föreslås sålunda, att den som för en trafikförseelse dömes till frihetsstraff eller böter, skall kunna av domstolen förbjudas att framföra motorfordon eller visst slag av motorfordon under en tid av en till tre månader. Detta förbud är avsett att utgöra en helt ny straffrättslig påföljd, som vid trafikbrott skall kunna ådömas som bistraff. Vid körförbud skall körkortet icke indragas. Det får dock ej användas utan skall avlämnas till vederbörande myndighet för förvaring. Förlusttiden räknas först från den dag, då avlämnandet skett. Däri skall ej inräknas den tid, då den dömde avtjänar frihetsstraff.

I Västtyskland *registreras* hos ett centralt ämbetsverk för motortrafiken strafflagsbrott, som begåtts under alkoholpåverkan, samt vägtrafikbrott, ävensom i administrativ ordning eller av domstol fattade beslut, som har avseende å en persons rätt att framföra motorfordon. Registrering sker oberoende av om vederbörande innehar körkort eller icke. Vidare antecknas bl. a. avslag på ansökan om körkort. Anteckningarna annulleras efter vissa angivna tidsperioder, vanligen tio år. Annullering får dock icke ske så länge meddelat förbud mot utfärdande av körkort alltjämt är gällande.

# IV

## Principfrågan om domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse

I detta kapitel skall behandlas själva principfrågan, om återkallelse av körkort framdeles bör beslutas av domstol eller som hittills av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. De närmare konsekvenserna av kommitténs ställningstagande skall utredas i efterföljande kapitel.

### *Frågans tidigare behandling*

Frågan om körkortsåterkallelse borde beslutas av domstol eller av länsstyrelse upptogs till övervägande av *1934 års vägtrafiksakkunniga* i deras 1935 avgivna betänkande med förslag till ny motorfordonsförordning m. m. (SOU 23). Till de sakkunniga hade överlämnats skrivelser i ämnet från Svenska Transportarbetareförbundet, Motormännens Riksförbund och Sveriges Trafikbilägares Riksförbund. Förstnämnda båda organisationer förordade, att återkallelseärendena med vissa undantag skulle läggas på domstolarna, medan den sistnämnda föreslog, att domstol skulle yttra sig i frågan, huruvida anledning till körkortsåterkallelse kunde anses föreligga till följd av brott. De sakkunniga antecknade de viktigaste skäl, som anförts till förmån för en reform, och uttalade därom:

»Vägtrafiksakkunniga vilja understryka vad som framhållits därom att en indragning av körkort kan drabba den, som har sin utkomst såsom automobilförare, betydligt hårdare än ett eventuellt straff. Å andra sidan är det uppenbart, att denna omständighet icke kan få föranleda underlåtenhet att indraga körkort i fall, där sådan indragning är påkallad såsom en preventiv åtgärd till motverkande av upprepning av förekomna förseelser. Under alla förhållanden ligger givetvis vikt uppå att frågor av förevarande art handläggas på ett sätt, som innebör de största möjliga garantier för ett rättvist bedömande. Det har nu ifrågasatts, att avgörandet av ärenden angående körkortsindragning i fall, då sådan kan föranledas av straffbar förseelse, skulle överflyttas från länsstyrelserna till domstolarna. Ett skäl för en sådan överflyttning skulle vara, att domstolen, vilken utdömer straff för förseelsen, har närmare och mera direkt kännedom än länsstyrelsen om de omständigheter, som kunna inverka på frågan om körkortsindragning. Även om detta icke låter sig bestrida, måste likväl beaktas, att länsstyrelsen kan och är skyldig att införskaffa den utredning, som tarvas för klarläggande av de på körkortsfrågan inverkande omständigheterna i ett av domstol avgjort mål, och framför allt att länsstyrelsen härutöver har tillfälle att taga

hänsyn till uppgifter rörande eventuella tidigare förseelser av fordonsföraren, vilka kunna vara av avgörande betydelse för bedömande av huruvida indragning av körkort bör ske. Såvitt de sakkunniga kunna finna, disponera länsstyrelserna över ett tillräckligt material för att kunna träffa rättvisa avgöranden i fall, varom nu är fråga. Härtill kommer, att frågor om indragning av körkort i andra fall än som sammanhänga med straffbelagda förseelser, exempelvis på grund av sjukdom e. dyl., näppeligen kunna tänkas överflyttade till domstolarna. Dessutom kunde det knappast undgås, att länsstyrelsernas befogenhet att provisoriskt indraga körkort bibehölls, varvid frågor om körkortsindragning alltså bleve beroende på prövning av såväl domstolar som länsstyrelser. Slutligen bör även uppmärksammas, att det lärer vara förenat med större svårigheter att åvägabringa en enhetlig tillämpning på förevarande område, ifall avgörandet lägges hos mångfalden av domstolar i stad och på landet, än om detsamma liksom hittills bibehålles hos länsstyrelserna.»

De sakkunniga fann sålunda, att beslutanderätten i fråga om återkallelse av körkort även framdeles borde tillkomma länsstyrelserna. Vid remissbehandlingen av deras betänkande upptogs frågan till närmare diskussion endast av ett fåtal myndigheter, vilka uttalade en annan uppfattning. Liknande skäl anfördes därvid, som framhållits i de till de sakkunniga överlämnade skrivelserna.

Departementschefen anslöt sig till de sakkunnigas ståndpunkt. I proposition till 1936 års riksdag med förslag till vägtrafikstadga (Prop 213) anfördes sålunda:

»Vad till en början angår spörsmålet, huruvida prövning av fråga om återkallelse av körkort bör tillkomma domstol i de fall, då förutsättningen för återkallelsen är att viss förseelse blivit begången av körkortets innehavare, är det visserligen sant, att domstolen ofta torde kunna förskaffa sig en närmare och mera direkt kännedom än länsstyrelsen om de i det särskilda fallet föreliggande omständigheter, som kunna inverka på frågan om körkortets återkallande. Med hänsyn till vad de sakkunniga härutinnan anfört och då den nuvarande ordningen torde hava fungerat i stort sett tillfredsställande, har jag likväl ansett förevarande ärenden bör bibehållas under länsstyrelsernas handläggning.»

Frågan blev därefter under lång tid ej upptagen till diskussion. De fyra under det närmast följande decenniet tillsatta utredningar, som i första avdelningens kap. II nämnts, berörde över huvud icke tanken på körkortsåterkallelse genom domstols beslut. 1939 och 1943 års utredningsmän liksom 1944 års trafikförfattningssakkunniga utgick utan särskild diskussion från att dylika frågor skulle handläggas av länsstyrelserna. 1945 års trafiksäkerhetskommitté föreslog, att såväl utfärdande som återkallelse av körkort skulle ankomma på den centrala myndighet för trafiksäkerhetsfrågornas handhavande, som förordades inrättad. Alternativet med domstolsprövning av återkallelsefrågor diskuterades icke.

I ett flertal remissyttranden över trafikförfattningssakkunnigas betänkande förordades emellertid domstolsprövning av återkallelsefrågor. Motioner därom väcktes även vid *1951 års riksdag* vid behandlingen av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikförordning m. m. (Prop 30). Andra lagutskottet

(Utl 30) avstyrkte dock dessa förslag, enär gällande föreskrifter hade föregåtts av ingående överväganden rörande den upptagna frågan samt tillräcklig anledning icke syntes föreligga att vidtaga någon ändring. Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

Den berörda frågan upptogs därefter närmast till behandling av *1949 års trafiknykterhetsutredning* i dess 1953 avgivna betänkande (SOU 20). Som en konsekvens av utredningsuppdragets begränsning inskränktes övervägandena till att närmast avse körkortsåterkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott. Efter att ha antecknat de viktigaste skäl, som anförts för domstolsprövning av dylika frågor, uttalade utredningen för egen del:

»Mot en ändring i denna riktning talar dock åtskilliga skäl. För att inneha körkort krävs ett tillstånd och villkoret för att få detta är uppvisandet av vissa positiva kvaliteter med hänsyn till körförmåga, insikter i trafikbestämmelser, hälsotillstånd och skötsamhet. Brist i något av dessa hänseenden kan läggas till grund inte bara för vägran att utfärda nytt körkort utan också i vissa bestämda fall för indragning även av erhållet körkort. Indragningen såväl på grund av allmän onykterhet som på grund av onykterhet i trafik har inordnats i detta system. Det har därför varit fullt naturligt att samma myndighet som beviljar körkorten — länsstyrelsen — även skall pröva förutsättningar för dessas behållande i de fall då fråga om indragning uppstår. Att bryta ut indragningarna på grund av onykterhet i trafik och ge just dessa indragningar en särskild karaktär, närbesläktad med straff, synes inte vara ändamålsenligt. Den nuvarande principen, att den som fått körkortet indraget skall göra särskild ansökan för att återfå detsamma, torde vidare innebära stora fördelar. Körkortsmyndigheten sättes då i tillfälle att pröva, huruvida förutsättningar för körkortsinnehav föreligger med tanke på bl. a. skötsamhetskravet. Detta innebär i praktiken, att körkortsmyndigheten har avgörandet i fråga om den faktiska indragningstidens längd, även om indragningen och minimitiden för denna skulle beslutas av domstol. Även detta skäl talar för ett bibehållande av den nuvarande ordningen. Slutligen bör beaktas att frågan om vilken myndighet som skall avgöra frågan om körkortsåterkallelse varit under statsmakternas bedömande så sent som i samband med tillkomsten av 1951 års vägtrafikförordning. Någon ny omständighet av beskaffenhet att böra föranleda ett återupptagande av detta spörsmål kan knappast sägas ha förekommit.»

Flertalet av remissmyndigheterna biträdde utredningens förslag, att återkallelseärendena även fortsättningsvis skulle handläggas av länsstyrelserna. Överflyttning på domstol förordades emellertid av riksåklagarämbetet, fångvårdsstyrelsen, länsstyrelsen i Älvsborgs län, KAK, Motormännens Riksförbund, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler och Sveriges Advokatsamfund. Flertalet av dessa remissinstanser förutsatte, att länsstyrelserna fortfarande skulle handlägga frågor om körkortsåterkallelse på annan grund än straffbelagd förseelse. De tre förstnämnda förordade, att domstols behörighet skulle inskränkas till fall av obligatorisk återkallelse på grund av grövre trafikbrott. Advokatsamfundet däremot uttalade, att alla återkallelsefrågor borde prövas av domstol eller i allt fall i de former, som gäller för rättegång inför domstol.

Den här aktuella frågan kom under de närmast följande åren att bli upp-

märksammad ur andra synpunkter än dem som förut i första hand anlagts därpå och i andra sammanhang än trafiklagstiftningsarbetet. Den upptogs sålunda i *Regeringsrättens yttrande den 5 oktober 1954* över en förberedande utredning angående fullföljdsbegränsning till Regeringsrätten (bil. 8 till SOU 1957: 3). I ett längre uttalande anförde regeringsrådet Hedfeldt:

»En grupp av mål, som — utan att kvantitativt kunna mäta sig med taxeringsmålen — utgör en betydande del av Regeringsrättens arbetsbörda, är mål om återkallelse av körkort. Med hänsyn till den fortgående ökningen av trafiken med motorfordon måste man räkna med att dessa mål komma att alltmera öka i antal. Av flera skäl torde det icke vara genomförbart att här begränsa fullföljdsrätten på kvalitativa grunder. Däremot finns det skäl att överväga en sådan omläggning av systemet för handläggning av sådana mål, att i vissa fall återkallelse av körkort beslutas av allmän domstol i stället för av länsstyrelse. En följd härav skulle bliva en lättnad i Regeringsrättens arbetsbörda men huvudskälet för förslaget i denna del är icke att vinna en sådan lättnad utan att den föreslagna ordningen är ur olika synpunkter mera rationell. Sagda konsekvens med avseende å arbetsbördan må däremot motivera att förslaget upptages i detta sammanhang.

Bestämmelserna i 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen göra en markerad skillnad mellan två olika slag av omständigheter, som föranleda återkallelse av körkort. Å ena sidan stadgas under 1. i sagda moment, att körkort skall återkallas, om föraren gjort sig skyldig till brott av vissa slag (det viktigaste är rattfylleri); något utrymme finnes icke för den handläggande myndigheten att pröva, om påföljden skall inträda, utan denna är ovillkorlig. En dylik prövning skall däremot anställas i alla övriga fall av återkallelse, och påföjden är där icke en given konsekvens av den omständighet som åberopas därför (trafikförseelse, onyktert levnadssätt och så vidare).

Det kan då frågas, varför icke i det förra fallet denna påföljd liksom andra (straff, skadestånd) ådömes av den domstol, som prövar åtalet, utan ett särskilt förfarande hos länsstyrelsen skall behövas därför. Redan dubbleringen innebär en påtaglig olägenhet, men framför allt är det ett missförhållande, att domstolens och länsstyrelsens bedömning (straffmätning och utmätande av tiden för återkallelsen) grundas på olika material. Det nutida förfarandet i brottmål är klart överlägset den rent pappersmässiga proceduren hos länsstyrelsen. Särskilt betänkligt är det, att i den senare åberopas ett skriftligt material, som i brottmålet principiellt icke får åberopas, nämligen protokollen från förundersökningen.

Mot en handläggning vid domstol av frågor om återkallelse av körkort har anförts, att detta icke är ett straff utan en säkerhetsåtgärd eller ett återtagande av ett förtroende. Detta är en meningslös strid om ord. Straff eller ej, är återkallelsen i de fall som här avses en ovillkorlig påföljd av brott, och alla sakliga skäl tala för att denna påföljd bestämmes i samma förfarande där övriga påföljder av brottet utmätas.

Att en åtgärd av detta slag i vissa fall beslutas av domstol, i andra av administrativ myndighet är i och för sig icke något okänt eller olämpligt. Det är i princip icke olikt det förhållandet, att en persons frihet kan berövas honom såväl genom straffdom som genom administrativt beslut.

Det sagda motiverar i första hand en överflyttning till allmän domstol av prövningen om återkallelse av körkort enligt bestämmelsen under 1. i 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen. I huvudsak samma skäl kunna emellertid åberopas för att överväga samma reform beträffande stadgandet under 2. i samma moment. Även där är återkallelsen en påföljd av brott; skillnaden ligger huvudsakligen däri, att

påföljden icke är ovillkorlig och att anordningen därför ej i lika hög grad framstår som en onödig dubblering av förfarandet. Den allvarligaste anmärkningen mot den nuvarande ordningen, nämligen att bedömningen i de olika förfarandena grundas på olika material, gäller dock även dessa fall, och en utredning i ämnet bör taga sikte även på dem.»

Att uttalandet hänförde sig till de lagregler, som gällde före 1958 års reform, saknar i detta sammanhang betydelse. Ytterligare nio ledamöter förklarade sig i huvudsak ge sin anslutning till de anförda synpunkterna.

I *justitieombudsmannens ämbetsberättelse till 1955 års riksdag* intogs en utförlig redogörelse för länsstyrelsernas praxis i ärenden om körkortsåterkallelse. Det påvisades däri, att flera brister vidlådde förfarandet ur rättssäkerhetssynpunkt.

Tanken på domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse erhöll ett betydelsefullt stöd av första lagutskottet vid *1957 års riksdag* (Utl 16), som upptog densamma vid behandlingen av Kungl. Maj:ts förslag till ändring i trafiknykterhetsreglerna. Då kommittén tillsattes i slutet av samma år, uttalade departementschefen sin bestämda anslutning till utskottets synpunkter. Rörande de uttalanden, som vid dessa tillfällen förekom, hänvisas till kap. I ovan.

Ifrågavarande spörsmål upptogs vid ytterligare tillfällen under sistnämnda år. I *Regeringsrättens yttrande den 7 maj 1957* över avgivet betänkande med förslag om fullföljdsbegränsning i skattemål framhölls sålunda, att det ur arbetsbalansens synpunkt skulle vara av stort värde, om körkortsmålen kunde frånskiljas. Regeringsrätten hemställde om en skyndsam utredning, huruvida målen lämpligen kunde överflyttas till annan instans, varvid i första hand borde prövas, om de borde handläggas av allmän domstol.

Under förra delen av 1957 framlades även ett betänkande av *1953 års trafiksäkerhetsutredning* (SOU 18) med förslag till en genomgripande revision av gällande regler om återkallelse av körkort. Till det närmare innehållet återkommer framställningen nedan i samband med utvecklingen av kommitténs överväganden och förslag. I detta sammanhang bör emellertid antecknas, att utredningen förordade en avsevärd skärpning och effektivisering av återkallelsereglerna. Frågan, vilken myndighet beslutanderätten i dylika ärenden borde tillkomma, berördes ej av utredningen, som utan diskussion av andra alternativ utgick från att frågorna skulle höra under länsstyrelsernas handläggning. Det vill emellertid, av skäl som nedan skall närmare utvecklas, synas tydligt, att ett överförande av beslutanderätten till domstolarna icke skulle harmoniera med utredningens allmänna inställning och överväganden.

Vid remissbehandlingen av trafiksäkerhetsutredningens betänkande upptogs den här aktuella reformtanken på flera håll. Utöver de skäl, som redan tidigare andragits för domstolsprövning av frågor av körkortsåter-

kallelse, framhölls, att de materiella reglernas skärpning och körkortsreaktionens allvarliga karaktär i det moderna samhället med icke ringa styrka talade för en omläggning av det processuella förfarandet. Dessa synpunkter upptogs, då återkallelsereglerna vid *1958 års riksdag* reviderades i huvudsaklig överensstämmelse med trafiksäkerhetsutredningens förslag. Departementschefen uttalade sålunda (Prop 69):

»I samband med frågan om skärpning av körkortsreglerna aktualiserar sig även frågan om tillskapandet av betryggande garantier för en ur rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande prövning av frågor om återkallelse av körkort m. m. Eftersom utredningen icke inlåtit sig på hithörande spörsmål, saknas förutsättningar för att nu allsidigt pröva nämnda spörsmål. De rättssäkerhetsgarantier, som redan finns, nämligen möjligheten att överklaga beslut om körkortsåterkallelse m. m., kan emellertid icke betecknas som otillräckliga. Givetvis bör vid utformning av författningsbestämmelserna beaktas, att de administrativa myndigheternas befogenheter icke utsträckes längre än ändamålet med bestämmelserna oavvisligen påkallar. Jag vill härjämte erinra om att den nyligen tillsatta utredningen angående rattfylleribrotten m. m. enligt meddelade direktiv även har att undersöka, i vad mån prövningen av fråga om indragning av körkort kan överflyttas från länsstyrelse till domstol.»

I motioner (FK 338, AK 438) hemställdes om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att åt kommittén måtte uppdragas att utreda lämpligheten av att, med bibehållande av körkortsärendena vid länsstyrelserna, förstärka dessa med en rådgivande »körkortsnämnd».

Andra lagutskottet (Utl 20) anslöt sig till och underströk ytterligare de synpunkter på ifrågavarande spörsmål, som framhållits av första lagutskottet vid föregående riksdag. Utskottet anförde:

»Skärpningen av bestämmelserna rörande återkallelse av körkort framhäver ytterligare de synpunkter, som i skilda sammanhang framförts om nödvändigheten av att ur rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande garantier för prövning av frågor om körkortsåterkallelse förefinnes. I betraktande härav är det med tillfredsställelse utskottet konstaterar, att den nyligen tillsatta utredningen angående rattfylleribrotten m. m. jämväl fått i uppdrag att undersöka i vad mån prövningen av fråga om indragning av körkort kan överflyttas från länsstyrelse till domstol. En sådan överflyttning skulle också öppna möjlighet att vid bestämmande av påföljd för brottet ta hänsyn till det men motorföraren lider vid indragningen av körkortet.»

Omläggningen 1958 av de materiella reglerna om körkortsåterkallelse är av största betydelse i detta sammanhang. Kommittén kommer i det följande att utförligt granska, huruvida den här aktuella reformtanken harmonierar med de nya reglerna och i vad mån en förskjutning i frågeställningen skett genom den reform, som sålunda genomförts efter det kommittén erhöll sitt utredningsuppdrag.

Även under de senaste åren har handläggningen av körkortsåterkallelsefrågor vid flera tillfällen varit föremål för uppmärksamhet. Sålunda har *Regeringsrätten* återkommit därtill bl. a. i *yttrande den 20 oktober 1959* över en utredning rörande kompetensfördelningen i administrativa besvärs-

mål. Det påpekades därvid, att tillströmningen av körkortsmål nått en oroande omfattning. Under tiden den 1 juli 1957 till den 30 juni 1959 hade de utgjort 15 % av Regeringsrättens föredragningstid och, därest man betraktar enbart det sista av dessa båda år, nära 20 % av föredragningstiden. Dessa synpunkter upprepades i yttrande *den 29 november 1961* till chefen för justitiedepartementet i fråga om regeringsrådens antal.

Kommittén har hos Regeringsrätten inhämtat, att körkortsmålen under det senaste året något nedgått i antal. Mot 1 515 inkomna mål 1962 väntas komma att stå omkring 1 400 mål 1963.

Vid *1960 års riksdag* återupptogs ifrågavarande spörsmål i motioner (FK 460, AK 571), vari hemställdes om anhållan hos Kungl. Maj:t om en skyndsam utredning i syfte att till de allmänna domstolarna överföra frågorna om återkallelse av körkort i samband med ådömande av straff för trafikförseelser. Första lagutskottet (Utl 7) hemställde, med hänvisning till att den i motionerna begärda utredningen skulle utföras av kommittén, att motionerna icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

Även *justitieombudsmannen* har ägnat fortsatt uppmärksamhet åt handläggningen av ärenden angående körkortsåterkallelse. Därvid gjorda iakttagelser har lett till uppfattningen, att ifrågavarande förfarande bör, oavsett resultatet av kommitténs utredning, bli föremål för närmare översyn och lagreglering. I *skrivelse till Konungen den 12 juli 1961* hemställde justitieombudsmannen sålunda om åtgärder i syfte att åstadkomma en ur rättssäkerhetssynpunkt mera tillfredsställande ordning vid handläggningen av dessa körkortsärenden. Denna framställning har överlämnats till kommittén för att tagas under övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget.

## *Kommitténs överväganden och principförslag*

### Inledande anmärkningar

Inledningsvis skall några allmänna anmärkningar göras till förenkling av den efterföljande framställningen.

Vid en diskussion av principerna för förfarandet i mål om körkortsåterkallelse har det synts vara av betydelse, att *två led* urskiljes i de beslut, varom fråga är. Reglerna innebär, att en körkortsinnehavare *dels* fråntages *rätten att föra körkortspliktigt fordon* genom ett beslut av behörig myndighet om återkallelse av körkortet, *dels* för viss tid efter sådant beslut berövas den *möjlighet att förvärva rätt att föra körkortspliktigt fordon,* som eljest står envar öppen efter vad i lag närmare stadgas. Sistnämnda tidsrymd är i vissa fall bestämd till den tid, varunder det förhållande alltjämt är förhanden, som utgjort grund för återkallelsebeslutet.

Detta gäller, där återkallelsen föranletts av sjukdom e. dyl. eller av försummelse att efterkomma givna förelägganden. Eljest utgör ifrågavarande tidsrymd *en på förhand bestämd minimitid*. I dessa fall kommer i framställningen nedan att talas om »*minsta förlusttid*». Denna följer normalt direkt av lag men kan även fixeras i återkallelsebeslutet. Det sistnämnda kommer då att innefatta två moment: *dels* själva beslutet att återkalla körkortet, *dels* ett beslut om minsta förlusttid, vilket kan innebära *endera* att något förordnande därom icke ges, varför lagens huvudregel skall gälla, *eller* att en från huvudregeln avvikande tid bestämmes.

Framställningen kommer att hänföra sig till de återkallelsegrunder, som angetts i 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen och som återgetts i kap. II ovan, med begagnande av de nummerbeteckningar som åsatts dem i nämnda lagrum. Vissa grunder upptar emellertid flera förlustgrundande fakta. I dessa fall kommer i det följande att begagnas dubbla sifferbeteckningar. Med grunderna 5: 1, 5: 2 och 5: 3 avses sålunda resp. återkallelse på grund av fylleri, olovlig körning och »onyktert levnadssätt». Med grunderna 6: 1 och 6: 2 avses efter samma princip återkallelse på grund av brott, varigenom föraren ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra, resp. enär föraren till följd av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

De skäl, som anförts till förmån för domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse, kan sammanföras under tre huvudsynpunkter. *För det första* har ett domstolsförfarande ansetts ge bättre garantier för den enskildes rättssäkerhet. *För det andra* har en förenkling av handläggningen och därmed en väsentlig arbetsbesparing sagts vara möjlig genom en reform i angiven riktning. *För det tredje* har det framhållits, att alla åtgärder i anledning av brott bör beslutas i ett sammanhang, för att önskvärd samordning och avvägning av den totala samhällsreaktionen skall komma till stånd.

Den första av de angivna huvudsynpunkterna har generell räckvidd. Den kan anföras, oavsett på vilken grund körkortsåterkallelse ifrågakommer. Övriga båda huvudargument kan endast bli tillämpliga, där åtgärden föranledes av straffbelagd gärning. Av den föregående framställningen har framgått, att man vid förda diskussioner i allmänhet utgått från att frågor om körkortsåterkallelse på annan grund än straffbelagd handling bör bibehållas under länsstyrelsernas handläggning. Kommitténs uppdrag har i direktiven bestämts till att avse förfarandet vid indragning av körkort på grund av trafikbrott. Som i kap. I ovan antecknats har kommittén emellertid funnit sig oförhindrad till en mera vittgående granskning. Härvid har kommittén, på skäl som här nedan skall redovisas, funnit övervägande skäl tala för att beslut om körkortsåterkallelse bör fattas av domstol i alla de fall, där åtgärden föranledes av annan straffbelagd gärning än fylleri, men eljest av länsstyrelse. Sistnämnda fall beröres endast i den utsträckning,

som funnits erforderlig för vinnande av reda och konsekvens i förda resonemang.

Kommittén kommer att redovisa sina överväganden rörande de anförda huvudsynpunkterna i den ordning dessa ovan angetts. I och för sig kunde skäl anföras för en annan disposition. Granskningen av det tredje huvudskälet förutsätter sålunda ett noggrant beaktande av de principiella synpunkter, som är anknutna till körkortsreaktionen. De grundtankar, som kom till uttryck vid 1958 års reform, måste tillmätas avgörande betydelse för kommitténs överväganden. Uppdraget avser sålunda ej att företaga en omprövning av de *materiella* reglerna om körkortsåterkallelse utan allenast att granska de *processuella* reglerna därom. Det kunde därför synas naturligt att inleda framställningen med en diskussion av den tredje huvudsynpunkten. Kommittén har emellertid vid studiet av förarbetena till 1958 års reform funnit tydligt, att en omläggning av det processuella förfarandet knappast kan ifrågasättas utan att fog därför kan påvisas på grund av de förstnämnda båda huvudskälen. Det har därför synts riktigast att först redovisa kommitténs ställningstagande till dessa. Härvid kan de särskilda frågor, som anknyter till »minsta förlusttiden», lämnas åsido. Frågeställningen avser, om rättssäkerhets- eller effektivitetssynpunkter kan anses tala för att själva beslutanderätten bör tillkomma domstol och icke länsstyrelse.

**Rättssäkerhetssynhetssynpunkten**

Att en domstolsprocess ger bättre garantier för *den enskildes rättssäkerhet* än ett administrativt förfarande har ofta framhållits. Särskilt det väl genomförda muntliga och kontradiktoriska förfarandet inför domstol innebär tydliga fördelar för den enskilde. I diskussionen om handläggningen av körkortsåterkallelseärenden har det också ofta uttalats, att domstolen har det bästa materialet för frågans bedömning i de fall, där återkallelse kan ifrågakomma på grund av straffbelagd gärning. Länsstyrelsen kan, har det sagts, icke på grundval av handlingarna och vad föraren själv upplyser i ärendet, bilda sig en så klar uppfattning om omständigheterna som den domstol, som dömt i målet. Å andra sidan har det också framhållits, särskilt av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, att förhållanden, som för domstolens bedömning saknat påtaglig betydelse, kan vara av synnerlig vikt för länsstyrelsens prövning av återkallelsefrågan.

Som förut nämnts har justitieombudsmannen ägnat stor uppmärksamhet åt det administrativa förfarandet i mål om körkortsåterkallelser och funnit fog för allvarlig kritik däremot. Sin allmänna inställning till frågan sammanfattade justitieombudsmannen i 1961 års skrivelse sålunda:

»Vid införandet år 1958 av de skärpta reglerna om körkortsåterkallelse lämnades även spörsmålet å sido, därvid bl. a. erinrades om att särskild utredning påginge i vad mån prövning av frågan om återkallelse av körkort på grund av tra-

fikbrott kunde överflyttas till allmän domstol. För min del anser jag förfarandet i ärenden om körkortsåterkallelse vara av den fundamentala betydelse ur rättssäkerhetssynpunkt, att en författningsmässig reglering därav är önskvärd och påkallad. En sådan reglering framstår som desto mera angelägen som den i praxis rådande handläggningsordningen synes vara — på sätt i det föregående framhållits — behäftad med vissa ur principiell synpunkt väsentliga svagheter. Frågan om en författningsmässig reglering av utredningsförfarandet bör måhända anstå i avbidan på att nyssberörda sakkunnigutredning framlägger sitt förslag. Med hänsyn till frågans vikt har jag emellertid ansett mig böra — med stöd av den befogenhet som tillkommer mig enligt instruktionen för riksdagens ombudsmän — redan nu framlägga ovan berörda spörsmål och synpunkter för den åtgärd, vartill Eders Kungl. Maj:t må finna framställningen föranleda.»

Länsstyrelsernas handläggning av ifrågavarande mål har varit föremål för kommitténs särskilda uppmärksamhet. Utförliga förfrågningar har sålunda gjorts hos dessa myndigheter för att klargöra handläggningsordningen. Kommitténs uppdrag omfattar likväl icke att föreslå reformer av förfarandet hos länsstyrelserna utan endast att pröva alternativet med domstolsprövning. På en närmare redogörelse för eller kritik av länsstyrelsernas handläggning av dessa ärenden finner sig kommittén därför icke böra ingå. Att förfarandet företer vissa brister, som ur rättssäkerhetssynpunkt gör det underlägset en domstolsprocess, synes emellertid obestridligt. Kommittén ansluter sig till justitieombudsmannens uppfattning, att förfarandet bör göras till föremål för särskild författningsreglering, därest prövningen ej överflyttas till domstolarna. Därigenom skulle otvivelaktigt viktiga förstärkningar av rättssäkerhetsgarantierna kunna åvägabringas.

Påvisandet av vissa brister i det nuvarande administrativa förfarandet kan emellertid ej utgöra tillräcklig grund för att förorda ärendenas överförande från länsstyrelserna till domstolarna. Även om det, såsom framhållits i de kommittén lämnade direktiven, är ur rättssäkerhetssynpunkt angeläget att åtgärder med anledning av brott i största möjliga utsträckning bestämmes inom ramen för ett judiciellt förfarande, lärer det dock med fog kunna hävdas — såsom uttalades i propositionen till 1958 års riksdag — att de rättssäkerhetsgarantier i form av besvärsrätt m. m., som ett administrativt förfarande kan erbjuda, icke kan betecknas som otillräckliga *i och för sig*. En allmän hänvisning till de obestridliga fördelar, som muntligheten och det noga reglerade kontradiktoriska förfarandet vid domstol erbjuder, kan därför ej anses tillfyllest. Frågan bör i stället närmast bli, i vad mån det kan antagas, att icke heller ett reformerat länsstyrelseförfarande kan skänka en sådan grad av trygghet för den enskilde, som kan anses tillfredsställande. Denna fråga synes vara att besvara olika för skilda typer av körkortsmål.

Vad till en början beträffar återkallelse av körkort på någon av grunderna 1 eller 2, gör sig enligt kommitténs mening rättssäkerhetssynpunkten alls icke gällande. Har en förare dömts för brott, som där avses, *skall* hans körkort återkallas. Något utrymme för skönsmässig prövning finns

icke. Kommittén bortser härvid från att varning enligt 34 § vägtrafikförordningen kan ersätta återkallelse vid särskilt ringa trafiknykterhetsbrott. En annan ordning kommer nämligen att föreslås i det följande.

På sådana fall, där återkallelse ifrågakommer på grunden 3, dvs. till följd av upprepade trafikförseelser, kan andra synpunkter anläggas. I och för sig skulle det kunna hävdas, att domstol icke har bättre förutsättningar att fatta ett riktigt avgörande än en länsstyrelse. För denna mening skulle kunna anföras, att det icke gärna kan bli fråga om att ompröva tidigare domar och godkända strafföreläggganden, utan att bedömningen måste inskränkas till att gälla, i vad mån vad som förekommit utgör tillräcklig anledning till körkortsåterkallelse. Endast i det fall, där talan om körkortets återkallande kan tänkas förd av åklagare i samband med åtal för en trafikförseelse, skulle domstol utan vidare böra tillerkännas ett företräde framför länsstyrelse. Dessa fall måste emellertid förutsättas bli sällsynta, då det av praktiska skäl ej är tänkbart att ålägga åklagare att före ställningstagandet till åtalsfrågan i mindre allvarliga trafikmål göra sig underrättad, om yrkande bör framställas om körkortets återkallande.

Även om vad nu anförts beaktas, måste dock enligt kommitténs mening prövningen i de fall, som här avses, sägas vara av så kvalificerad natur, att särskild hänsyn bör tagas till den enskildes rättssäkerhetsbehov. Närmast genomgående blir sålunda fråga om att taga ställning till den betydelse, som bör tillmätas förseelser, vilka blivit föremål för *strafföreläggganden, som godkänts av föraren.* Själva tanken med strafföreläggandeformen är, att ansvarsfrågan skall kunna avgöras efter en summarisk prövning. Sådana omständigheter, som är av vikt för körkortsfrågans avgörande, kan därför ej utläsas ur handlingarna. Vad som framgår av förundersökningsprotokollet, som vanligen är av mycket schematisk natur — i den mån något särskilt protokoll över huvud finnes vid sidan av själva strafföreläggandehandlingen — kan ej utan vidare läggas föraren till last som vitsordat och erkänt. Det vore enligt kommitténs tanke icke blott orealistiskt utan även ur rättssäkerhetssynpunkt föga tilltalande att bortse från att förare ofta godkänner strafföreläggganden även där de i och för sig varit benägna att bestrida ansvar eller ansett påföljden för sträng eller haft andra omständigheter att andraga än de i handlingarna antecknade. Genom att föreläggandet godkännes, bringas saken ur världen. Ett mindre bötesstraff lärer ofta framstå som förmånligare att acceptera än ett fortsatt förfarande. Hade föraren fått klargjort för sig, att den erkända förseelsen kunnat i senare sammanhang bidraga till ett beslut om återkallelse av hans körkort, skulle han sannolikt i många fall endera ha underlåtit att godkänna föreläggandet eller ha gett egna synpunkter tillkänna samtidigt med godkännandet. Även om det naturligtvis kan sägas, att varje förare vet att körkort kan återkallas på grund av upprepade trafikförseelser och även bör, då han begått en förseelse, tänka på att den *kan* få betydelse för körkortsfrågan, vill det

emellertid synas kommittén uppenbart, att särskilda rättssäkerhetshänsyn gör sig gällande i dessa fall. Har man genom strafföreläggandeformen undgått närmare utredning och argumentering med föraren om en begången förseelse, bör man vara mån om att hans synpunkter kommer fram och vinner beaktande, då körkortsfrågan skall prövas. Med hänsyn till att körkortsåterkallelsen innebär ett vida allvarligare ingrepp för den enskilde än ett bötesstraff, bör situationen enligt kommitténs mening närmast uppfattas så, att förseelser, som på grund av sin ringa natur kunnat handläggas summariskt, av åklagare utan domstolsförfarande, »förvandlas» till allvarliga trafikbrott, vilka oavvisligen bör handläggas av domstol, så snart frågan om körkortets återkallande blir aktuell. Konsekvensen för den enskilde blir densamma vare sig körkortet återkallas på någon av grunderna 1, 2, 4 eller 6: 1 eller på grunden 3. I de förra fallen kan länsstyrelsen vid sitt avgörande falla tillbaka på en domstolsprövning, i det sistnämnda finns ofta endast summariska handlingar att tillgå. Då påföljden kan bli densamma, talar starka skäl för att även ett återkallelsebeslut på grunden 3 bör föregås av en domstolsprövning.

En särskild ställning ur den här aktuella synpunkten intar enligt kommitténs mening de fall, där körkortsåterkallelse ifrågakommer på någon av grunderna 4 eller 6: 1. Frågan skall där vara om att förare »vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser» resp. att han »genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra» på sätt som gör honom olämplig som körkortsinnehavare. Det synes kommittén uppenbart, att en länsstyrelse icke kan bedöma dessa frågor lika väl som den domstol, som prövat brottmålet. Länsstyrelsens avgörande måste bli fattat på ett ofullständigt material.

Kommittén vill i detta sammanhang särskilt understryka, att en fråga om körkortsåterkallelse givetvis skall bedömas uteslutande med hänsyn till sådana fakta, som angetts i den relevanta punkten i 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Tillämpning av grunderna 4 eller 6: 1 förutsätter sålunda, att *vad i brottmålet blivit utrett* ger anledning därtill. Andra omständigheter skall vara ovidkommande för körkortsfrågans prövning. Att föraren visat bristande körskicklighet skall t. ex. ej *i och för sig* inverka på avgörandet — en sådan omständighet är relevant enligt grunden 3 men ej enligt grunderna 4 eller 6: 1. Nykterhetsanmärkningar får endast beaktas vid tillämpning av grunden 5 etc. Det kan därför fasthållas, att *länsstyrelsen aldrig har bättre förutsättningar än domstolen att avgöra, om körkort skall återkallas på grund av brott,* men att motsatsen kan vara fallet, nämligen främst där fråga är om tillämpning av grunderna 4 eller 6: 1. Det sagda gäller även grunden 3: bristande körskicklighet skall vara ådagalagd *genom de trafikförseelser, som föranlett prövningen.* Det förtjänar i detta sammanhang nämnas, att 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslog, att länsstyrel-

serna skulle ges befogenhet att förelägga förare att undergå nytt förarprov, där det funnes »anledning antaga, att bristande kunskaper, insikter eller färdigheter medverkat till uppkomsten av en trafikolycka eller till att en trafikförseelse av mera allvarlig beskaffenhet blivit begången», och att det förhållandet, att sådant förarprov icke blivit godkänt, skulle anges som en särskild grund för återkallelse av körkort. Utredningens förslag i denna del upptogs emellertid icke vid 1958 års reform.

Vad nu utvecklats har lett kommittén till slutsatsen, att bestämda rättssäkerhetsskäl talar för att prövningen av frågor om körkortsåterkallelse på på någon av grunderna 4 eller 6: 1 bör ankomma på domstol. Liknande skäl, om än ej av samma styrka, kan anföras till förmån för domstolsprövning enligt grunden 5: 2, enligt vilken körkort skall återkallas, där förare gjort sig skyldig till olovlig körning och det icke kan anses uppenbart, att han ändock är att bedöma som en skötsam person.

Körkortsåterkallelse på grund av fylleriförseelser måste enligt kommitténs mening avgöras i samma ordning som frågor om dylik åtgärd till följd av andra nykterhetsanmärkningar. Vad åter gäller sistnämnda fall liksom även de övriga, där körkort kan indragas av annat skäl än straffbelagd gärning, har kommittén icke kunnat finna annat än att erforderliga rättssäkerhetsgarantier måste kunna vinnas inom ramen för ett administrativt förfarande. Ärenden av likartad natur förekommer i stor utsträckning till handläggning av förvaltningsmyndigheter.

I anslutning till rättssäkerhetssynpunkterna må även beröras den i diskussionerna om den här upptagna frågan stundom framförda anmärkningen, att en större enhetlighet i bedömningen vinnes genom handläggning av länsstyrelserna. Kommittén har icke funnit skäl att fästa avseende vid denna synpunkt. Kan domstolarna döma över brott, lärer de också kunna avgöra frågor om körkortsåterkallelse utan risk för bristande enhetlighet och därav följande rättsosäkerhet och minskad effektivitet i ingripandena.

#### Möjligheten till förenklad handläggning

Kommittén övergår härmed till det andra av huvudskälen för domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse, som ovan angetts, sålunda att en *förenklad handläggning* därigenom skulle åstadkommas. Det dubbla förfarande, som för närvarande i stor utsträckning förekommer, med först domstol och sedan länsstyrelse engagerad i åtgärder med anledning av en förares förseelser, skulle kunna ersättas med en enda gemensam handläggning.

Även denna synpunkts bärkraft är olika vid skilda typer av återkallelseärenden. Som bakgrund för sina överväganden därom har kommittén insamlat uppgifter om återkallelsebeslutens fördelning i praxis på de åtta i vägtrafikförordningens 33 § 2 mom. angivna grunderna. Uppgifterna har inhämtats i samband med de förfrågningar rörande länsstyrelsernas handläggning av körkortsärenden, som ovan nämnts, och har avsett år 1960.

De olika återkallelsegrundernas relativa betydelse under detta år framgår av följande sammanställning:

| Återkallelsegrund | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procent | 1 | 51 | 4 | 9 | 21 | 5 | 6 | 3 |

Siffrorna visar en klar dominans för den andra återkallelsegrunden, avseende trafiknykterhetsbrott samt grova fall av »smitning». Hälften av alla återkallelsebeslut fattades på denna grund. Två tredjedelar av besluten föranleddes av dom för andra brott än fylleri och olovlig körning. Tendenserna överensstämmer väl med resultaten av de undersökningar, som utfördes av 1953 års trafiksäkerhetsutredning med hänsyn till då gällande återkallelsegrunder.

Uppenbart är att det angivna argumentet till förmån för domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse endast är tillämpligt, där återkallelse ifrågakommer *på grund av ett bestämt brott, som ej är fylleri.* Utgör grunden till körkortsfrågans upptagande upprepade trafikförseelser (grunden 3), skulle ett dubbelt förfarande — varmed i dessa fall torde få avses, att den *sista* förseelsen föranleder både straff och övervägande av en körkortsreaktion — normalt icke kunna undvikas heller om återkallelsefrågan finge prövas av domstol. Som förut sagts skulle det endast i mycket ringa utsträckning kunna förväntas, att den sista förseelsen samtidigt skulle utlösa åtal och yrkande om körkortets indragning. Detta bestyrkes av siffrorna ovan. Den ringa relativa betydelsen av ifrågavarande återkallelsegrund klargör omedelbart, att åklagare icke kan tänkas bli ålagda att alltid vid prövning av åtalsfrågor för begångna trafikförseelser utreda även körkortsfrågan. Ser man antalet återkallelser till följd av upprepade förseelser i relation till totala antalet vägtrafikbrott årligen, befinnes det, att en försvinnande liten del, någon tiondels procent, föranleder tillämpning av grunden 3. Överföres handläggningen av dessa fall till domstol, måste därför den normala proceduren förutsättas bli, att länsstyrelsen tar initiativet till körkortsfrågans prövning genom att verkställa anmälan till åklagare, då inkomna uppgifter till körkortsregistret synes motivera en åtgärd. Någon förenkling av förfarandet skulle icke följa därav.

Vad gäller återkallelse av körkort till följd av fylleriförseelser torde redan sambandet med sådan åtgärd på grund av andra nykterhetsanmärkningar ådagalägga, att en överflyttning av avgörandet från länsstyrelse till domstol endast skulle medföra nackdelar ur handläggningssynpunkt. Åklagare kan icke rimligen åläggas att utreda körkortsfrågan vid beivrandet av varje fylleriförseelse. En ordning, enligt vilken länsstyrelse skulle överlämna vissa onykterhetsfall till åklagare för utförande av talan inför domstol men hand-

lägga andra själv, vore uppenbarligen irrationell. Att låta domstol avgöra alla frågor om körkortsåterkallelse på grund av bristande pålitlighet i nykterhetshänseende skulle i allt fall icke kunna motiveras med att handläggningen skulle förenklas. Detsamma gäller övriga ärenden, där återkallelse ifrågakommer utan samband med dom för brott.

Den angivna förenklingssynpunkten kan sålunda äga tillämpning endast i de fall, där någon av grunderna 1, 2, 4, 5: 2 eller 6: 1 är relevant. Siffrorna ovan visar emellertid, att dessa fall utgör drygt 60 % av körkortsmålen. Dubbelt förfarande skulle där kunna undvikas genom överförande av länsstyrelsernas nuvarande befogenheter till domstolarna. Att detta skulle innebära en väsentlig förenkling av handläggningen är uppenbart. Särskilt märkbart skulle detta bli i fall, som avses med grunderna 4 och 6: 1 — i viss mån även 5: 2 — där länsstyrelserna för närvarande måste göra en självständig bedömning av den brottsliga gärningens beskaffenhet. Som en viktig fördel bör även antecknas, att ett avgörande av körkortsfrågan skulle komma till stånd snabbare än enligt nuvarande ordning, enligt vilken länsstyrelsen regelmässigt måste avvakta lagakraftvunnen dom.

Även andra synpunkter måste emellertid beaktas. I första hand måste det närmare övervägas, om den möjliga förenklingen av handläggningen även kan förväntas leda till en arbetsbesparing totalt sett, eller om det måhända kan befaras, att de lättnader, som skulle komma de administrativa myndigheterna till del, skulle uppvägas av domstolarnas och åklagarnas merarbete. Vid granskningen av denna fråga bör två led iakttagas. Lättnaderna för länsstyrelserna bör jämföras med belastningen för underrätterna och för åklagaren i första instans, lättnaden för Regeringsrätten med belastningen för hovrätterna och Högsta Domstolen och för åklagaren i högre instans.

Vad till en början beträffar arbetet i första instans är det uppenbart, att den diskuterade reformen skulle medföra avsevärda fördelar. De ytterligare uppgifter, som skulle läggas på åklagare och underrätter, skulle kräva en ojämförligt mindre arbetsinsats än vad som nu förutsättes av länsstyrelserna. Kommittén vill understryka vad förut sagts, att körkortsfrågans avgörande i de fall, som här avses, skall fattas uteslutande med hänsyn till brottet och omständigheterna kring detta. Endast för fastställandet av »minsta förlusttid» är andra förhållanden av betydelse. Utredningen synes kunna inskränkas till infordrande av körkortsregisterutdrag.

Ett annat är läget med avseende å överinstanserna. Hovrätterna och Högsta Domstolen kommer att belastas med trafikmål i högre grad än för närvarande, om avgörandet i körkortsfrågor överflyttas till domstolarna. Hur stor ökningen av arbetsbördan för dessa instanser skulle bli, är naturligtvis vanskligt att uppskatta. Kommittén har vid sina överväganden särskilt beaktat följande synpunkter.

Till en början synes det lämpligt att göra en jämförelse mellan Regeringsrätten och Högsta Domstolen. En väsentlig skillnad synes föreligga med av-

seende å möjligheterna till fullföljdsbegränsning. Det har inom Regeringsrätten framhållits, att stora svårigheter torde vara förbundna med att söka på kvalitativa grunder genomföra en inskränkning av rätten att få talan mot länsstyrelses beslut om körkortsåterkallelse prövad i högsta instans. Denna uppfattning synes kommittén berättigad. Bibehålles körkortsmålen vid administrativ myndighet, torde man få utgå från att någon minskning av Regeringsrättens arbetsbörda icke kan åstadkommas på denna väg. Överföres målen till allmän domstol, skulle en grundtanke vara, att körkortsfrågan skulle avgöras gemensamt med ansvarsfrågan. En naturlig konsekvens därav bleve, att dom icke finge överklagas allenast i vad den avsåge avgörandet i körkortsfrågan. Därmed synes fullföljdsbegränsning kunna ske i dessa mål efter samma principer som eljest i brottmål. Högsta Domstolens ökade arbetsbörda synes sålunda icke ens tillnärmelsevis komma att motsvara lättnaden i Regeringsrättens.

Arbetsökningen skulle sålunda enligt kommitténs bedömning i huvudsak falla på hovrätterna och åklagarna i överinstans. Vid ett försök till uppskattning av hur stor belastningen kan förväntas bli, bör man med ledning av de siffror, som ovan lämnats, utgå från att en överflyttning till domstol av befogenheten att återkalla körkort på grunderna 1, 2, 4, 5: 2 och 6: 1 skulle befria länsstyrelserna från omkring 5 000 ärenden och Regeringsrätten från omkring 1 000 besvärsmål årligen. Frågan är om antalet överklaganden skulle bli större eller mindre, om besluten fattades av domstol i stället för av länsstyrelse. Enligt kommitténs uppfattning föreligger goda skäl för att räkna med en ej oväsentligt lägre siffra. Till en början har uppenbarligen i åtskilliga av de fall, där besvär anförts över länsstyrelses beslut om körkortsåterkallelse på grund av brott, den för beslutet avgörande brottmålsdomen förut överklagats. Någon särskild undersökning har icke företagits på denna punkt, men av främst två skäl torde man kunna antaga, att antalet fall av »dubbla» överklaganden ej är ringa. *Dels* lärer en tilltalad ofta förutse, att hans körkortsinnehav kan bli beroende av brottmålets utgång, och med hänsyn därtill föra målet vidare till högre instans. *Dels* synes det vara ett naturligt antagande, att den som icke vunnit framgång med ett överklagande i brottmålet och därför är missnöjd med domen, är mindre benägen att godtaga den ytterligare påföljd, som förlusten av körkortet innebär, än den som nöjt sig med underrättens dom. Därest frågor om körkortsåterkallelse på grund av brott skulle överföras till domstols avgörande, skulle vidare vissa faktorer tillkomma, som borde verka återhållande på benägenheten att överklaga endast med hänsyn till beslutet i körkortsfrågan. En viktig missnöjesanledning bleve undanröjd, genom att samtliga påföljder skulle bestämmas i ett sammanhang och under beaktande av alla omständigheter. Vidare måste den dömde förutse en helt ny domstolshandläggning, medan för närvarande en besvärsskrift är tillfyllest. Kommittén har även fäst avseende vid att erfarenheterna från Danmark och Finland

enligt inhämtade upplysningar, som i kap. III antecknats, gett vid handen, att en omläggning från administrativt förfarande till domstolsförfarande för frågor om körkortsåterkallelse icke medfört påtagligt merarbete för domstolarna och åklagarna eller någon märkbar tendens till ökat antal överklaganden i trafikmål.

Mot vad nu anförts kan med i och för sig obestridligt fog invändas, att varje överklagande skulle föranleda ett vidlyftigare arbete vid domstol än i Regeringsrätten, då fråga bleve om ett vanligt brottmål och sålunda om muntlig förhandling med ny bevisupptagning etc. Även med noggrant beaktande härav har kommittén emellertid icke kunnat komma till annat resultat än att en omläggning till domstolsförfarande i de fall, som här avses, måste förväntas leda till en högst väsentlig arbetsbesparing totalt sett. En annan fråga är, om en sådan vinning bör anses *eftersträvansvärd*, då den otvivelaktigt förutsätter en viss ökning av arbetsbördan för domstolar och åklagare, vilkas belastning med trafikmål redan är avsevärd. På denna fråga skall kommittén emellertid ej ingå, innan den tredje huvudsynpunkten till förmån för körkortsåterkallelse genom domstols beslut blivit närmare granskad.

**Straffreaktion och körkortsreaktion: samordning eller åtskillnad?**

En samtidig handläggning av frågorna om straff och om körkortsåterkallelse skulle medföra en *samordning av de olika åtgärderna i anledning av brottet*. Att detta innebure en väsentlig fördel har ofta hävdats. Synpunkten har understrukits i de direktiv, som lämnats kommittén, liksom av riksdagen 1957 och 1958, som särskilt framhållit, att domstolen vid straffmätningen borde kunna taga hänsyn till det men den dömde lider genom förlusten av körkortet.

En samordning av de olika åtgärder från samhällets sida, som kan ifrågakomma i anledning av ett brott, kan naturligtvis vara både lämplig och önskvärd. Nödvändigt är detta emellertid icke. Att en fällande brottmålsdom utlöser aktivitet hos förvaltningsmyndigheter förekommer i stor utsträckning, utan att någon anmärkning däremot funnits befogad. Avgörande betydelse härvidlag tillkommer den administrativa åtgärdens speciella karaktär och syften. Skall värdet av en samordning av straff och körkortsåterkallelse kunna rätt bedömas, måste därför *körkortsreaktionens principiella innebörd* närmare granskas. Att uppmärksamhet ägnas denna fråga i detta sammanhang är så mycket mer påkallat, som reglerna om återkallelse av körkort genomgripande reviderades så sent som 1958, sålunda efter det kommittén erhållit sitt utredningsuppdrag. Då någon omprövning av de sagda år fastlagda principerna ej är avsedd, måste stor vikt tillmätas frågan, hur ett domstolsförfarande skulle harmoniera med gällande materiella regler om körkortsåterkallelse.

Det har redan tidigare nämnts, att *1953 års trafiksäkerhetsutredning*, vars betänkande låg till grund för 1958 års reform, torde ha ställt sig avvisande till tanken på domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse. Ehuru frågan icke berördes, synes denna inställning kunna klart utläsas ur de allmänna övervägandena. Utredningen hade företagit omfattande och grundliga undersökningar rörande praxis i ärenden om körkortsåterkallelse. De därvid gjorda iakttagelserna föranledde en skarp kritik av gällande system. Främst vände sig utredningen mot den starka bundenhet vid domstolsbedömningen, som utmärkte körkortsfrågornas prövning i de fall, där återkallelse ifrågakom på grund av brott. Då dessa fall helt dominerade till antalet, hade körkortsåterkallelse realiter kommit att framstå som ett slags bestraffning. Utredningen inledde framställningen av sina egna överväganden och förslag med en utförlig diskussion av frågan, om återkallelse av körkort borde anses som en skyddsåtgärd eller som en straffpåföljd. Det framhölls, att en betydelsefull principiell skillnad måste föreligga mellan förutsättningarna för ådömande av straffansvar och för ingripande av en körkortsmyndighet. Utredningen anförde bl. a.:

»Domstolens uppgift är att utmäta ett riktigt och väl avpassat straff med hänsyn till den grad av ovarsamhet, som vederbörande förare ådagalagt vid det särskilda tillfälle, då han begått den åtalade trafikförseelsen. Domstolen tar alltså huvudsakligen ställning till frågan om den tilltalades skuld, d. v. s. till frågan hur klandervärt hans uppträdande varit vid tillfället i fråga. Körkortsmyndighetens uppgift däremot är att i den allmänna säkerhetens och trygghetens intresse ingripa mot de farliga förarna i syfte att för framtiden om möjligt undanröja den särskilda risk, som sådana förare utgöra för övriga trafikanter. Körkortsmyndigheten skall alltså med ledning av vad som inträffat och under hänsynstagande till vad som för myndigheten i övrigt är känt om vederbörande överväga, huruvida denne som motorförare i allmänhet får anses representera en mera påtaglig eller latent trafikfara och — om så befinnes vara fallet — vidtaga erforderliga åtgärder, oavsett huruvida de föreliggande omständigheterna kunna föranleda straffansvar eller icke. Körkortsmyndighetens bedömning är alltså i mycket väsentliga hänseenden av ett helt annat slag än det avgörande, som träffas av domstol.»

Sammanfattningsvis uttalade utredningen:

»Med stöd av det anförda vill utredningen sålunda hävda, att om man skall kunna få till stånd en körkortspolitik, som verkligen ger möjligheter att på effektivt sätt skilja ut de olämpliga motorförarna ur trafiken, det ovillkorligen är nödvändigt, att man utformar körkortsreaktionen såsom ett rent samhällsskydd mot de förare, som representera en mera påtaglig fara för andra människors säkerhet till liv och egendom. För att uppnå detta har utredningen funnit det ofrånkomligt att i väsentliga hänseenden ge körkortsreglerna ett annat innehåll.»

Ur utredningens förslag må här antecknas tre huvudpunkter. Som förut nämnts föreslogs återkallelse av körkort kunna ske på grund av bristande förarskicklighet oavsett att vederbörande icke fällts till ansvar för trafikbrott eller visat personlig misskötsamhet eller nedsatta krafter: länsstyrelsen skulle kunna föreskriva nytt förarprov och återkalla körkortet, om det nya pro-

vet icke blev godkänt. Vidare förordades att en helt ny lämplighetsprövning alltid skulle föregå utfärdande av nytt körkort efter återkallelse utom i sådana fall, där sjukdom e. dyl. eller försummelse att efterkomma givna föreläggande orsakat körkortets förlust. Slutligen föreslogs att någon »minsta förlusttid» icke skulle bestämmas i beslut om körkortsåterkallelse. I stället skulle — för andra fall än sådana som sist nämnts — i lag föreskrivas, att nytt körkort aldrig fick utfärdas inom två år från återkallelsebeslutet.

Kungl. Maj:t och riksdagen anslöt sig i huvuddrag till de förslag, som framlagts av trafiksäkerhetsutredningen. De avvikelser, som skedde, har framgått av redogörelsen för gällande rätt i kap. II. Samtidigt gjordes de uttalanden om lämpligheten av domstolsprövning, som ovan återgetts.

Sistnämnda uttalanden klargör, att domstolsförfarande ej ansetts *i och för sig* olämpligt utifrån de nya reglerna, något som alltså torde innebära en annan ståndpunkt än den av trafiksäkerhetsutredningen intagna. Det är emellertid ofrånkomligt, att frågeställningen undergick väsentliga förskjutningar, då de vid kommitténs tillsättande gällande reglerna i grund förändrades. Några särskilda uttalanden återfinns ej i motiven till 1958 års reform, som belyser statsmakternas närmare ställningstagande till de av trafiksäkerhetsutredningen utvecklade principiella synpunkterna. Avvikelserna i sak från betänkandets förslag har emellertid synts kommittén ge klara anvisningar därom.

En skillnad av stor principiell betydelse i detta sammanhang mellan de antagna reglerna och trafiksäkerhetsutredningens förslag ligger däri, att körkort enligt gällande rätt endast kan återkallas *antingen* på grund av brott *eller* till följd av personlig misskötsamhet eller sjukdom e. dyl. Återkallelse kan icke ske endast under hänvisning till körkortsinnehavarens bristande förarförmåga, på sätt utredningen föreslog. Statsmakternas ställningstagande innebar, att utrymmet för hänsynstagande till trafiksäkerhetssynpunkter begränsades. Ur förarbetena — särskilt uttalandena om möjligheten av domstolsprövning — synes kunna utläsas, att dessa inskränkningar motiverades av rättssäkerhetsskäl. Tillvaratagandet av trafiksäkerhetshänsynen skall enligt de gällande reglerna ske på klart definierade grunder. Kan sådan personlig misskötsamhet icke påvisas, som med grunderna 5: 3 och 6: 2 avses, och icke heller sådan nedsättning av kropps- eller själskrafterna, som med grunden 7 åsyftas, är återkallelsefrågan helt avhängig av att körkortsinnehavaren ådömts ansvar för brott av beskaffenhet att böra misstänkliggöra hans lämplighet som förare.

Med den utformning återkallelsegrunderna sålunda erhållit finner kommittén tydligt, att domstol ej är mindre utan tvärtom mera lämpad än länsstyrelse att tillvarataga trafiksäkerhetshänsynen i de fall, där återkallelse av körkort ifrågakommer på grund av brott. Vad förut utvecklats blir här tillämpligt. Den noggranna prövning, som förfarandet i brottmål garanterar, ger domstolen en väsentligt klarare bild av sakläget än den som länsstyrel-

sen kan utläsa ur handlingarna. Inga omständigheter, som lagenligt kan tillmätas avseende för återkallelsefrågans prövning, blir kända för länsstyrelsen, som icke framkommit vid domstolen. Däremot blir bedömningen av de relevanta omständigheterna osäkrare, då den sker i andra hand.

Skall det tillkomma domstol att besluta om körkortsåterkallelse, måste det emellertid enligt kommitténs mening *bestämt klargöras, vilket utrymme som bör beredas straffpåföljdssynpunkter.* Hur gällande rätt bör uppfattas härutinnan är icke alldeles klart. En tydlig skillnad föreligger sålunda särskilt mellan trafiksäkerhetsutredningens ståndpunkt, som innebar ett renodlande av skyddssynpunkten, och riksdagens uttalanden både 1957 och 1958, att straffmätningen borde kunna påverkas av det men den dömde lider genom förlusten av körkortet.

Vid bedömningen av ifrågavarande spörsmål bör man enligt kommitténs mening iakttaga den skillnad mellan *olika led* i beslut om återkallelse av körkort på grund av brott, som förut påpekats. Själva avgörandet, huruvida körkortet skall återkallas eller icke, bör särhållas från beslutet om »minsta förlusttid».

Vad till en början beträffar det förstnämnda, grundläggande beslutsmomentet är det kommitténs uppfattning, att det bör betraktas *helt ur trafiksäkerhetssynpunkt.* Detsamma gäller naturligtvis de fall, där återkallelse ifrågakommer på annan grund än straffbelagd gärning. Fråga bör anses vara om *en ren skyddsåtgärd.* Det väsentliga är att en *förnyad lämplighetsprövning* bringas till stånd, innan vederbörande ånyo berättigas att föra körkortspliktigt fordon. Kommittén ifrågasätter icke någon ändring i de gällande reglernas konstruktion, enligt vilken i vissa fall (grunderna 1 och 2) en *legal presumtion* är stadgad för att sådana trafiksäkerhetshänsyn gör sig gällande, att körkort skall återkallas, medan i andra fall en *prövning in casu* förutsättes ske, i vad mån sådana skäl föreligger.

En konsekvens av kommitténs uppfattning är, att det grundläggande avgörandet i återkallelsefrågan icke bör på något sätt kunna sammankopplas med straffmätningen. Återkallelse skall aldrig underlåtas, om trafiksäkerhetsskäl motiverar en sådan åtgärd. Icke heller kan det vara riktigt att ådöma vissa förare, t. ex. yrkeschaufförer, mildare straff, därför att körkortsåterkallelsen drabbar dem särskilt hårt. Så grova försyndelser, som kan föranleda förlust av körkortet, måste uppenbarligen framstå som särskilt allvarliga, då de begås av en person, som yrkesmässigt eller eljest i stor omfattning kör motorfordon.

Andra synpunkter gör sig emellertid enligt kommitténs mening gällande vid beslut om minsta förlusttid. Fastställes det, att det väsentliga syftet med ett återkallelsebeslut är att få till stånd en förnyad kontroll av förarens lämplighet, synes det tydligt, att något ur *principiell* synpunkt bärande skäl icke kan förebringas för att förvägra en sökande *rätt att bli underkastad prövning.* Att denna prövning kan leda därtill, att sökanden med hänsyn till

begångna försyndelser icke kan anses ha ådagalagt sådana egenskaper, att ansökan kan bifallas, förrän ytterligare viss »observationstid» förflutit, är en annan sak, vilken principiellt är ovidkommande. Även ett grovt trafikbrott kan vara en engångsföreteelse. De omedelbara påföljderna därav, vilka i fall som avses med återkallelsegrunderna 1 och 2 regelmässigt innefattar ovillkorligt frihetsstraff, kan uppenbarligen stämma till eftertanke och leda till en allvarlig strävan att framgent efterkomma gällande lagbud, vilket ju för övrigt är dessas förnämsta syfte. Men avskäres föraren efter undergånget straff från rätten till rehabilitering genom nytt körkortsförvärv under viss tid, oavsett hans ansträngningar och handlingssätt, lärer det vara svårfrånkomligt att däri måste ses ett slags ytterligare straffpåföljd. Denna synpunkt kan skjutas i bakgrunden genom en *generell* bestämmelse om viss minsta förlusttid, sådan som föreslogs av trafiksäkerhetsutredningen. En sådan kan motiveras med *praktiska* skäl. I många fall måste uppenbarligen den förnyade körkortsprövningen förutsätta en viss rehabiliteringstid, för att den beslutande myndigheten skall kunna avgöra, i vad mån sökanden verkligen kan anses ha visat sig förtjänt av ett förnyat förtroende. Onekligen kan det sägas vara föga rationellt för körkortsmyndigheterna med en ordning, enligt vilken dessa nödgas pröva och avslå en mängd för tidigt gjorda och därför utsiktslösa ansökningar. Men i den mån samma minsta förlusttid icke gäller för alla förare, som drabbas av körkortsåterkallelse, utan möjlighet ges för hänsynstagande till *individuella* faktorer, måste enligt kommitténs mening straffsynpunkten träda mera i förgrunden.

Av det sagda har framgått att kommittén fäster stort avseende vid att statsmakterna vid 1958 års reform icke godtog trafiksäkerhetsutredningens förslag om en fast minsta förlusttid. Då en sådan regel befanns kunna leda till oskäliga resultat i de enskilda fallen, öppnades möjlighet att bestämma en kortare minsta förlusttid. Ställningstagandet synes innebära, att man icke fann det möjligt att renodla skyddssynpunkterna. Särskilt tydligt synes en sådan inställning ha kommit till uttryck i andra lagutskottets förutberörda uttalande om önskvärdheten av att vid straffmätningen tages hänsyn till förlusten av körkortet.

Det betraktelsesätt, som kommittén sålunda tyckt sig kunna utläsa ur förarbetena till 1958 års reform, vill synas i hög grad realistiskt. Det går ej att bortse från att bestämmandet av minsta förlusttid av allmänheten uppfattas som i viss mån en straffmätning, och att denna inställning är i huvudsak berättigad. Överföres beslutanderätten till domstol skulle synpunkten göra sig gällande än starkare. Häremot kan enligt kommitténs mening några betänkligheter icke med fog anföras, så länge det fasthålles, att själva det grundläggande avgörandet i återkallelsefrågan skall fattas ur rena trafiksäkerhetssynpunkter. Kommittén måste finna, att det av riksdagen uttalade önskemålet om ett samlat bedömande av straff- och körkortsreaktionerna är berättigat. Då man ändock icke kan utan att röra sig med fiktio-

ner blunda för att körkortsåterkallelse på grund av brott måste innefatta *ett visst* bestraffningsmoment, talar starka principiella skäl för att beslut därom skall fattas av domstolen under hänsynstagande till den totala samhällsreaktionens styrka. Härmed vill kommittén emellertid icke förorda, att bestämningen av minsta förlusttid skall betraktas som *allenast* en straffmätningsfråga. Men *en viss ömsesidig påverkan* bör kunna förekomma mellan den egentliga straffmätningen och bestämningen av minsta förlusttid. Man bör icke gå längre än trafiksäkerhetshänsynen verkligen kräver i det aktuella fallet. Det måste alltid fasthållas, att medgivande av en kortare minsta förlusttid icke betyder mer än att den dömde ges *möjlighet* att efter tidens utgång förvärva nytt körkort: sin *lämplighet* måste han kunna styrka inför länsstyrelsen. Han måste visa betryggande körskicklighet, oförvitlighet under den av domstolen bestämda »observationstiden» etc.

Kommittén finner angeläget att betona, att *utgångspunkten* för bedömningen av straff- resp. körkortsreaktionens styrka ej bör ändras. Döms en förare för brott, som motiverar körkortsåterkallelse, *skall* straff ådömas *och* körkortet indragas för viss minsta tid. Ingendera åtgärden kan *ersätta* den andra. De särskilda hänsyn, som är förbundna med vardera åtgärden, måste alltid iakttagas. Vissa *jämkningar* bör emellertid vara möjliga. En kort minsta förlusttid — dock aldrig kortare än att trafiksäkerhetssynpunkterna vinner skäligt beaktande — bör kunna uppvägas av ett i förhållande till normalfallen något förhöjt straff. Körkortsreaktionens styrka i det enskilda fallet bör vidare kunna påverka valet mellan ovillkorligt frihetsstraff och villkorlig dom i förening med böter, mellan vanlig villkorlig dom och sådan dom jämte böter eller mellan bötesstraff allena eller i förening med villkorlig dom etc.

**Sammanfattning. Avslutande synpunkter**

Vad ovan utvecklats har angett, att kommittén funnit fog för samtliga huvudsynpunkter till förmån för domstolsprövning av frågor om återkallelse av körkort. Slutsatsen av de redovisade övervägandena blir därmed, att en reform i denna riktning uppbäres av starka skäl. *Samtliga fall, där återkallelse kan ifrågakomma på grund av annan straffbelagd handling än fylleri, bör överföras till domstols handläggning.* De två sist behandlade huvudskälen har varit tillämpliga på fall, som avses med grunderna 1, 2, 4, 5: 2 och 6: 1. Det första, rättssäkerhetsbehovet, har därutöver gett bärande skäl för en överflyttning till domstolshandläggning av fall enligt grunden 3.

En sådan reform, som kommittén alltså finner påkallad, skulle, som förut påpekats, medföra en ökad belastning av domstolarna och åklagarna. Under de år, som förflutit sedan kommittén mottog sitt uppdrag, har önskemålet om ett nedbringande av dessa myndigheters av trafikmål föranledda belastning kommit alltmer i förgrunden. Viktiga reformer har under senaste år genomförts eller föreslagits i detta syfte. Härmed har förutsättning-

arna för kommitténs utredningsuppdrag i viss mån förskjutits. Enligt kommitténs tanke har det icke varit dess uppgift att ingå på frågan, hur domstolarnas och åklagarnas arbetsbörda bör regleras. Uppdraget har endast avsett att utreda den lämpligaste ordningen för handläggningen av ärenden om körkortsåterkallelse. Huruvida den ordning, som kommittén funnit böra förordas med hänsyn till regelsystemets innehåll och funktion, bör väljas eller icke till följd av dess konsekvenser i berörda hänseende, torde icke vara kommitténs uppgift att taga ställning till. Kommittén vill emellertid avslutningsvis anteckna de omständigheter, som den vid sin granskning funnit förtjäna beaktande vid ställningstagandet till den föreslagna reformens önsklighet utifrån den angivna synpunkten.

*För det första* synes det böra uppmärksammas, att bestämda *rättssäkerhetshänsyn* talar för ett annat förfarande såvitt gäller vissa återkallelseärenden. Denna synpunkt har vid flera tillfällen understrukits av statsmakterna och även betonats av justitieombudsmannen.

*För det andra* har de åtgärder, som föreslagits till minskande av åklagarnas och domstolarnas belastning med trafikmål, ej avsett att avlyfta dessa myndigheter uppgifter, som naturligt hör hemma under deras handläggning, utan i stället att skapa enklare handläggningsformer. Kommittén har ovan velat visa, att de ärenden, som föreslås överförda till domstol, naturligt hemmahör där, och att väsentliga förenklingar i förfarandet är möjliga att ernå genom en reform. Att en rationell och arbetsbesparande handläggningsordning uppnås torde vara ett önskemål, som gör sig gällande även utanför domstolarnas område.

*För det tredje* har det, då möjligheterna att nedbringa domstolarnas och åklagarnas arbetsbörda diskuterats, noga iakttagits, att trafiklagstiftningens effektivitet icke motverkats. Föreslagna reformer har åsyftat att samtidigt *både* minska ifrågavarande myndigheters arbetsbelastning *och* höja lagstiftningens effektivitet. Kommittén torde ovan ha klargjort, att enligt dess mening domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse på grund av brott skulle vara ägnad att främja sistnämnda syfte.

Kommittén vill avslutningsvis anteckna som sin uppfattning, att de skäl, som synts tala för en reform i föreslagen riktning, kan förväntas ytterligare stärkta genom den fortsatta trafikutvecklingen. Körkortsinnehav kommer säkerligen att framstå som en alltmer betydelsefull förmån, varför kraven på god rättssäkerhet för den enskilde vid handläggningen av frågor om körkortsåterkallelse torde öka. Likaledes synes det ofrånkomligt, att trafikfrågornas vikt och angelägenhetsgrad kommer att stegras och därmed önskemålen om enkla och effektiva former för deras handläggning och god samordning av olika ifrågakommande åtgärder.

# V

## Bestämmelsernas närmare utformning

Kommittén övergår nu till att redovisa de närmare författningsmässiga konsekvenserna av dess i föregående kapitel angivna principståndpunkt. Det bör härvid inledningsvis ånyo understrykas, att strävan varit att inskränka ändringsförslagen till vad som synts oundgängligen erforderligt för ett principriktigt genomförande av en reform i den förordade riktningen. Att företaga en mera allmän omprövning av de materiella reglerna om körkortsåterkallelse har legat utanför kommitténs utredningsuppdrag.

Kommitténs förslag innebär en fördelning av beslutanderätten i fråga om körkortsåterkallelse mellan domstolarna och länsstyrelserna. Vid redigeringen av lagtexten bör som en konsekvens därav reglerna för de båda handläggningsvägarna intagas i särskilda moment. Vid upprättandet av förslag till ny lydelse av *33 §* vägtrafikförordningen har kommittén begagnat följande disposition. I *1 och 2 mom.* har återkallelsegrunderna införts, först de som skall prövas av domstol, därefter de till länsstyrelses handläggning hänförda. I samma båda mom. har som särskilda stycken upptagits stadganden om interimistiska beslut. Till 2 mom. har även förts bestämmelsen i nuvarande 4 mom. första stycket om delgivning av länsstyrelses beslut. I *3 och 4 mom.* har intagits bestämmelser rörande förfarandet. Med avseende å domstolsfallen, 3 mom., har närmare stadganden synts erforderliga blott för fall av återkallelse på grund av upprepade trafikförseelser, dvs. sådana som kan föranleda separata domstolsärenden. 4 mom. första stycket motsvarar nära nuvarande 1 mom. Till detta moment har även förts den nuvarande återkallelsegrunden 8, vilken anknyter just till länsstyrelsens befogenheter vid utredningen. Jämväl regeln om återförvärv av körkort, som förlorats på denna grund, har intagits i 4 mom. De bestämmelser om skyldighet att överlämna återkallat körkort resp. om rätt att återfå sådant körkort, där återkallelsebeslutet upphäves efter däremot förd talan, vilka nu återfinnas i 4 mom. andra och tredje styckena, har i kommitténs förslag placerats som *5 mom.* Därefter har i *6 och 7 mom.* upptagits reglerna om minsta förlusttid. I *8 och 9 mom.* återfinnes motsvarande stadganden, som nu är intagna i 5 mom. sista stycket samt 6—8 mom. Bestämmelsen om varning i *34 §* har förenklats i förhållande till gällande rätt. Stadgandet om omhändertagande i *35 §* har uppdelats på tre moment. I *1 mom.* har grunderna för sådan åtgärd angetts liksom rätten att delgivas och skyldigheten att över-

lämna körkortet. I *2 och 3 mom.* har reglerats det vidare förfarandet hos åklagare och domstol resp. hos länsstyrelse.

Till stor del innehåller kommitténs lagförslag samma regler som gällande rätt, i allt fall i sak om än ordalagen måst justeras. Här skall endast sådana punkter beröras, där endera sakliga ändringar föreslås eller principiella frågor aktualiserats. Till förenkling av framställningen skiljes mellan »domstolsfallen» och »länsstyrelsefallen». Inom parentes vid rubrikerna ges hänvisning till stadganden i kommitténs lagförslag.

### *Återkallelsegrunderna*

**Domstolsfallen (33 § 1 mom.)**

Till domstols handläggning skulle enligt kommitténs förslag till en början överföras frågor om tillämpning av de nuvarande återkallelsegrunderna 1 och 2, den förra avseende grov vårdslöshet i trafik, den senare trafiknykterhetsbrott samt vissa fall av kvalificerad »smitning» (5 § trafikbrottslagen). Med hänsyn till kommitténs förut redovisade förslag till nya stadganden om trafiknykterhetsbrott bör dessa punkter erhålla ändrad avfattning. Det synes uppenbart, att »grov onykterhet i trafik» bör i förevarande sammanhang jämställas med grov vårdslöshet i trafik (punkt 1). Vad beträffar övriga båda av kommittén föreslagna brottstyper är att uppmärksamma, att en bestämd skillnad förutsatts mellan dessa med avseende å farlighetsgraden ur trafiksäkerhetssynpunkt. Avgörande för brottsrubriceringen skall vara en bedömning, huruvida gärningen med hänsyn till alla förekommande omständigheter bör anses mer eller mindre kvalificerad. Härav följer att de båda brottstyperna bör särhållas som skilda återkallelsegrunder. »Onykterhet i trafik» bör sammanföras med smitningsfallen (punkt 2), medan »trafiknykterhetsförseelse» upptages i en särskild punkt (punkt 3).

Vidare skulle det enligt kommitténs förslag tillkomma domstol att taga ställning till återkallelse av körkort på grunden 4. Avfattningen av denna borde bli föremål för omprövning. Särskilt borde härvid uppmärksammas det av trafikmålskommittén framlagda förslaget till ny lydelse av 1 § första stycket trafikbrottslagen. »Brister vägtrafikant i väsentlig mån i den försiktighet, som erfordras för att undvika trafikolycka», skall enligt detta förslag ådömas ansvar för »trafikovarsamhet». Någon saklig skillnad lärer icke föreligga mot uttrycket i den fjärde grunden för körkortsåterkallelse, att föraren »vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser». Upphöjes trafikmålskommitténs förslag till lag, synes alltså kör-

kortsåterkallelse bli en närmast obligatorisk påföljd för »trafikovarsamhet», därest icke subtiliteter tillgripes vid rättstillämpningen. Frågan, vilken närmare betydelse för körkortsfrågan som bör tillmätas dom enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen, sedan detta lagrums tillämpningsområde väsentligt inskränkts, har icke blivit föremål för övervägande. Spörsmålet ligger utanför kommitténs uppdrag, varför det här förbigås med allenast ett understrykande av dess vikt. I kommitténs förslag till ändrad lydelse av 33 § vägtrafikförordningen har den nuvarande återkallelsegrunden 4 upptagits oförändrad (punkt 4).

Även körkortsåterkallelse på grund av olovlig körning, grunden 5: 2, skulle enligt kommitténs förslag beslutas av domstol. Fråga därom synes kunna uppkomma i tre fall. *För det första* kan det hända, att en förseelse av ifrågavarande slag icke hunnit registreras vid körkortsgivningen. Återkallelse skulle då bli aktuell mycket snart efter utfärdandet. *För det andra* kan en förare med körkort för motorcykel ha kört bil eller en förare med körkort för traktor ha kört bil eller motorcykel. *För det tredje* kan en förare ha kört, oaktat hans körkort blivit omhändertaget eller återkallat tills vidare. Särdeles många fall kan det tydligen icke bli fråga om. Kommittén föreslår därför, att olovlig körning icke skall anges som en särskild grund för körkortsåterkallelse. Fallen bör bedömas enligt nuvarande grunden 4 (sålunda punkt 4 i kommitténs förslag) och beaktas vid en sådan omprövning av dennas avfattning, som kommittén ovan förordat.

Ytterligare skulle återkallelsegrunden 6: 1 enligt kommitténs förslag beslutas av domstol. Någon ändring i avfattningen synes icke påkallad (punkt 5).

De fem fall, som nu berörts, karakteriseras därav, att återkallelsefrågan är direkt anknuten till ett bestämt brott och därför bör avgöras samtidigt med ansvarsfrågan. I ett nytt stadgande i 33 § vägtrafikförordningen om körkortsåterkallelse genom domstols beslut bör därför utsägas, att »domstol skall förordna om återkallelse av körkort i dom, varigenom förare ådömes ansvar» för ifrågavarande brott. Genom denna avfattning skulle även klargöras, att domstolens skyldighet att taga ställning till körkortsfrågan är oberoende av att yrkande framställes av åklagaren. En sådan ordning synes motiverad av återkallelsens natur av skyddsåtgärd, icke straff. I stadgandet bör vidare i möjlig utsträckning intagas brottsbeteckningarna enligt trafikbrottslagen.

Enligt kommitténs förslag skall domstol även återkalla körkort på grunden 3, upprepade trafikförseelser. Som förut sagts kan i dylika fall endast sällan bli fråga om återkallelse i samband med dom för trafikbrott. Ett särskilt återkallelseärende får normalt anhängiggöras av åklagare. Grunden i fråga bör därför upptagas i ett särskilt, andra stycke med utsägande, att »domstol skall ock förordna om återkallelse av körkort» i dessa fall. Avfattningen av ifrågavarande grund synes kunna bibehållas oförändrad.

**Länsstyrelsefallen (33 § 2 mom.)**

Enligt kommitténs förslag skulle det ankomma på länsstyrelse att pröva frågor om återkallelse av körkort på de nuvarande återkallelsegrunderna 5: 1, 5: 3, 6: 2 och 7. De tre förstnämnda kan utan olägenhet sammanföras. Med endast därav föranledd justering har gällande lydelser bibehållits i kommitténs lagförslag. Det skulle emellertid kunna ifrågasättas, om icke de båda nykterhetspunkterna — de nuvarande grunderna 5: 1 och 5: 3 — lämpligen borde överarbetas och eventuellt sammanföras. Kommittén återkommer härtill i anslutning till varningsinstitutet.

Nuvarande återkallelsegrunden 8 har, som ovan sagts, i kommitténs förslag sammanförts med bestämmelserna om utredningsförfarandet vid länsstyrelserna.

*Minsta förlusttid*

**Domstolsfallen (33 § 6 mom.)**

Kommittén hänvisar här till vad i föregående kapitel utförligt utvecklats om de blandade straff- och skyddssynpunkter, som anknyter till reglerna om minsta förlusttid, och om de principer, som enligt kommitténs mening bör gälla vid en samtidig domstolsprövning av ansvars- och körkortsåterkallelsefrågor.

I själva de tidsbestämningar, som angetts i gällande lag, ifrågasätter kommittén icke någon ändring. Kommittén har ej ingått på någon närmare prövning av dessas lämplighet utan ansett sig bunden av vad som beslöts vid 1958 års reform. Dock anser sig kommittén böra förorda *ett tillägg*. Med hänsyn till att bestämmandet av minsta förlusttid skulle ske i samband med straffmätningen för brottet och med erkännande av den straffsynpunkt, som de facto anknyter till förstnämnda moment, synes det kommittén lämpligt att öppna möjlighet till fastställande av en längre minsta förlusttid än nuvarande regler medger. Samma maximitid skulle utan olägenhet kunna fastställas för samtliga återkallelsegrunder. Kommittén har stannat för att en minsta förlusttid av *fyra år* bör kunna bestämmas vid försvårande omständigheter.

Den närmare utformningen av reglerna om minsta förlusttid kan företagas på olika sätt. Med kommitténs förut utvecklade uppfattning överensstämmer bäst att konstruera reglerna efter mönster av vanliga strafflatituder, inom vilkas ram det finge ankomma på domstolen att, med beaktande av de i det enskilda fallet aktualiserade trafiksäkerhets- och straffsynpunkterna, närmare bestämma den minsta förlusttiden. I fall av »grov trafikovarsamhet»[1] eller »grov onykterhet i trafik» (1 mom. första stycket, p. 1) skulle minst ett och högst två års minsta förlusttid bestämmas. I övriga fall utom

[1] Kommittén har i sitt lagförslag upptagit trafikmålskommitténs förslag till ny brottsbeteckning enligt 1 § trafikbrottslagen.

där återkallelsen föranletts av »trafiknykterhetsförseelse» (1 mom. första stycket, p. 2, 4 och 5, samt andra stycket) skulle minsta förlusttiden utgöra minst tre månader och högst ett år.

Körkortsreaktionen vid »trafikonykterhetsförseelse» påkallar närmare överväganden. Dess utformning är beroende av hur andra frågor löses, främst varningsinstitutets konstruktion. Spörsmålet förbigås därför i detta sammanhang för att upptagas till separat behandling i det följande.

Efter minsta förlusttidens utgång skulle alltså ett nytt körkort kunna utfärdas på ansökan av föraren. Sedvanlig lämplighetsprövning skulle föregå utfärdandet. Med avseende å denna prövning vill kommittén dock framhålla en synpunkt, som icke berördes vid 1958 års reform. En prövning av förarens lämplighet behöver icke förutsätta, att han genomgår *alla* de prov, som är föreskrivna för erhållande av (första) körkort. I många fall, särskilt när fråga är om yrkesförare, måste det framstå som uppenbart, att föraren besitter erforderlig manövreringsskicklighet och nödiga kunskaper. Återkallelsen har icke berott på brister i dessa hänseenden. Enligt kommitténs tanke innebure det då ej endast en onödig belastning av sökanden utan även ett sakligt omotiverat betungande av de statliga kontrollmyndigheterna att kräva ett nytt förarprov. För de fall, där minsta förlusttiden bestämts till *högst ett år,* synes det önskvärt att öppna möjlighet för domstolen att i återkallelsebeslutet medge föraren *befrielse från nytt förarprov.* En bestämmelse därom har upptagits i kommitténs förslag (33 § 6 mom. tredje stycket). Ettårsgränsen har hämtats från gällande rätt (33 § 5 mom.), enligt vilken den som fått sitt körkort återkallat på någon av grunderna 7 eller 8, äger inom ett år ansöka om körkortets återfående.

**Länsstyrelsefallen (33 § 7 mom.)**

I de återkallelsefall, som enligt kommitténs förslag skulle bibehållas under länsstyrelsernas handläggning, har minsta förlusttiden en delvis annan både innebörd och motivering än i domstolsfallen. Körkort skulle kunna återkallas på två grunder: *endera* allmän misskötsamhet *eller* sjukdom e. dyl. Straffsynpunkter äger här knappast alls tillämpning, i sjukdomsfallen över huvud icke.

Med avseende å *sjukdomsfallen* föreslår kommittén icke någon avvikelse från gällande rätt.

*Misskötsamhetsfallen* påkallar enligt kommitténs mening en något annorlunda reglering än för närvarande. Den möjlighet för länsstyrelsen att i vissa fall med avvikelse från lagens huvudregel bestämma en kortare minsta förlusttid, som nu föreligger även där återkallelse föranleds av allmän misskötsamhet, synes böra avskaffas. Minsta förlusttiden har här karaktären av en ren observations- och rehabiliteringsperiod. Ett år torde vara en rimlig tidsrymd för att ådagalägga sådan ändring i livsföringen, som kan göra ett förnyat förtroende motiverat. Enligt kommitténs mening kan en sådan

tids väntan aldrig anses oskälig i sådana fall, som här kommer i fråga. Då möjligheten att medge kortare minsta förlusttid infördes på Kungl. Maj:ts förslag 1958, torde man icke heller ha avsett dessa fall. Kommitténs ändringsförslag lärer därför ha större principiell än praktisk betydelse.

Kommittén föreslår sålunda, att länsstyrelse *aldrig* skall besluta om minsta förlusttid. Denna bör i stället helt följa av lag. En klar skillnad skulle därmed åvägabringas mellan domstols- och länsstyrelsefallen. Detta framstår för kommittén som en viktig fördel. God klarhet skapas därmed om körkortsreaktionens innebörd. Ur den motorförande allmänhetens synpunkt synes detta vara högst väsentligt.

### *Interimistiska återkallelsebeslut*

**Domstolsfallen (33 § 1 mom. tredje stycket)**

Skall de för domstolsfallen föreslagna reglerna om minsta förlusttid, vid vilka kommittén fäster stort avseende, verkligen kunna fungera på åsyftat sätt, måste bestämmelserna om interimistiska beslut och om omhändertagande noga korreleras därmed.

Att körkortsreaktionen inträder inom rimlig tid efter det brott, som föranleder densamma, är uppenbarligen ett angeläget önskemål. Stor vikt lades härvid vid 1958 års reform. Problemställningen blir emellertid en annan, därest ansvars- och körkortsfrågorna i anledning av brott handlägges samtidigt. Samma effektivitetssynpunkter kommer då ej att göra sig gällande, som underströks vid 1958 års lagändringar. Behovet av interimistiska återkallelsebeslut blir icke lika framträdande. Genom reglerna om omhändertagande i förening med fördelen av ett snabbare *slutligt* beslut kan effektivitetshänsynen till stor del tillvaratagas.

Att möjlighet till interimistiska återkallelsebeslut måste förefinnas även vid domstolshandläggning är emellertid uppenbart. Bestämmelserna torde dock utan olägenhet kunna göras mindre rigorösa än de nuvarande. Det synes sålunda icke nödvändigt av effektivitetsskäl att föreskriva *skyldighet* för domstol att särskilt pröva behovet av ett interimistiskt beslut. En sådan skyldighet skulle också medföra en högst avsevärd belastning för både domstolarna och åklagarna. Av vikt är även att domstolens frihet vid målets slutliga avgörande väsentligt inskränkes genom att den tilltalade redan tidigare frånhänts körkortet. En del av minsta förlusttiden har då redan förflutit vid domen. Vanligen skulle väl detta ej utgöra någon kännbar olägenhet. Men skulle möjligheten att återkalla körkort interimistiskt begagnas i alltför stor omfattning, skulle nackdelar lätt kunna uppkomma. Ett beslut därom bör fattas med noggrant beaktande av *både* utsikten till slutlig återkallelse *och* möjligheten av en längre eller kortare minsta förlusttid.

Kommittén har, mot bakgrunden av de här redovisade övervägandena, stannat för att i sitt förslag upptaga den allmänna regeln om interimistiskt

beslut i gällande rätt (33 § 3 mom. första stycket) med den avvikelsen, att domstolen skall *äga* återkalla körkort tills vidare men ej i något fall vara skyldig att fatta dylikt beslut. Vidare föreslår kommittén, att interimistiskt beslut icke skall kunna meddelas, där återkallelsefråga uppkommit till följd av upprepade trafikförseelser, med hänsyn till den speciella ställning dessa ärenden intar. Med avseende å »trafiknykterhetsförseelse» hänvisas till särskilt avsnitt nedan.

Gällande rätt innehåller även särskilda regler om skyldighet att återkalla körkort tills vidare vid misstanke om trafiknykterhetsbrott (33 § 3 mom. andra stycket, jfr nedan med 35 §). Dessa har getts en schematisk konstruktion genom anknytning till blodanalysresultatet. Har detta visat minst 0,8 promille, skall körkortet återkallas tills vidare. Bestämmelser av denna art är oförenliga med kommitténs förut redovisade överväganden rörande trafiknykterhetslagstiftningen. Att motverka det alltmer utbredda »promilletänkandet» har framstått som en högst angelägen uppgift. Med den nya avfattning kommittén föreslagit för stadgandena om trafiknykterhetsbrott, kan dessa brott icke ges någon särställning i det nu aktuella hänseendet. Huruvida körkort skall återkallas till följd av trafiknykterhetsbrott bör avgöras efter samma principer, som eljest gäller.

**Länsstyrelsefallen (37 § 2 mom. andra stycket)**

Någon ändring i förhållande till gällande rätt med avseende å interimistiska återkallelsebeslut på de grunder, som föreslagits bibehållna under länsstyrelses prövning, har kommittén icke funnit befogad. Sådan myndighet bör alltså även framdeles ha *skyldighet* att återkalla körkort tills vidare, där det på sannolika skäl kan antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas.

### *Omhändertagande*

**Domstolsfallen (35 § 1 mom., p. 1, och 2 mom.)**

Med avseende å förutsättningarna för omhändertagande av körkort föranleder kommitténs förslag till nya stadganden om trafiknykterhetsbrott en ändring i nuvarande 35 § första stycket vägtrafikförordningen. För närvarande skall körkortet omhändertagas, där föraren »visat tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne», vilket innebär, att rattfylleririrekvisitet att »det kan antagas, att (föraren) icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet», skall framstå som klart styrkt. Kommittén föreslår, att körkortet skall omhändertagas, där föraren »till följd av förtäring av alkohol eller annat ämne inneburit en uppenbar fara för trafiksäkerheten». Det skall sålunda stå klart, att brottsrekvisitet för »onykterhet i trafik» — »att påtaglig fara förelegat för trafikolycka under färden» — är styrkt.

Beslut om omhändertagande av körkort bör inom tid, som nu är stadgad i 35 §, överlämnas till vederbörande åklagare för överprövning. Åklagaren

bör även kunna själv besluta om omhändertagande i samband med att åtal väckes. Någon skyldighet därtill bör emellertid icke stadgas, av samma skäl som ovan andragits mot tanken på obligatorisk domstolsprövning av behovet av interimistiskt återkallelsebeslut. Likaledes finner sig kommittén av förut anförda skäl icke kunna förorda bibehållandet av nuvarande särskilda regler för fall av trafiknykterhetsbrott. Omhändertagande bör — liksom interimistiskt återkallelsebeslut — enligt kommitténs mening icke kunna ifrågakomma i fall av upprepade trafikförseelser eller »trafiknykterhetsförseelse».

Omhändertagande bör som hittills innebära frånhändande av rätten att föra körkortspliktigt fordon och minsta förlusttiden därmed i förekommande fall räknas från dagen för omhändertagandet. För att icke reglerna om minsta förlusttid skall kunna göras illusoriska, bör en längsta giltighetstid utsättas för omhändertagandebeslut. Därmed understrykes också önskvärdheten av en snabb handläggning. Kommittén föreslår en maximitid av *sex månader*. Efter denna tid skulle sålunda *endera* domstolen ha beslutit om återkallelse tills vidare *eller* körkortet återlämnas till föraren. Några betänkligheter torde icke föranledas därav, att minsta förlusttiden kan bestämmas till endast tre månader. Polismyndighet äger icke besluta om omhändertagande annat än i grova fall, och beslut direkt av åklagaren har förutsatts fattat samtidigt med åtalsbeslutet.

**Länsstyrelsefallen (35 § 1 mom., p. 2, och 3 mom.)**

För dessa fall har kommittén icke funnit någon ändring i förhållande till gällande rätt påkallad.

### *Varning*

**Domstolsfallen**

Domstol bör enligt kommitténs mening icke kunna meddela varning enligt 34 § vägtrafikförordningen. Icke heller bör åklagare ges befogenhet därtill. Varning skulle i sådana fall, som skulle höra till dessa myndigheters handläggning, icke fylla någon funktion. Föraren får en allvarlig tankeställare redan genom körkortsfrågans prövning. Särskilt bör uppmärksammas, att domskälen måste ange ställningstagandet även i denna del, där frågan avgöres av domstol. Att domstolarna skulle särhålla två olika fall av »icke tillräckliga skäl för körkortsåterkallelse» — sådana där varning bör meddelas, och sådana där varken återkallelse eller varning bör beslutas — kan kommittén icke finna meningsfyllt.

**Länsstyrelsefallen (34 §)**

Någon anledning att upphäva länsstyrelses befogenhet att meddela varning föreligger icke med hänsyn till kommitténs förslag till nya lagregler,

om än denna befogenhet skulle få en väsentligt mera begränsad betydelse än enligt gällande stadganden. Varningsinstitutets utformning bör emellertid något närmare granskas. Viss oklarhet vidlåder nämligen gällande regler.

Varning må för närvarande meddelas, där mot förare »förebragts sådan omständighet, som i 33 § 2 mom. första stycket 3—6 sägs, eller annat förhållande, som är ägnat att allvarligt minska tilltron till hans lämplighet såsom förare, utan att likväl tillräckliga skäl till återkallelse av körkortet föreligga». Avfattningen av stadgandet ger vid handen, att man har att skilja mellan *två olika slags varningar*. Sålunda kan varning tillgripas *dels* som *beslut i återkallelseärende,* där väl *sådan* omständighet visats, som varit av beskaffenhet att kunna föranleda återkallelse, men tillräckliga skäl till en så ingripande åtgärd icke funnits föreligga, *dels ock* som en »*självständig*» *åtgärd,* utan samband med fråga om återkallelse, enär *annan* omständighet än sådan, som lagligen kan motivera ett återkallelsebeslut, förekommit och allvarligt minskat tilltron till förarens lämplighet som körkortsinnehavare. Denna skillnad mellan olika varningsbeslut framgår, som påpekats, av stadgandets lydelse, ehuru denna otvivelaktigt skulle ha vunnit på att de två sista punkterna intagits i omvänd ordning (»förebragts . . . sägs, utan att . . . föreligga, eller annat . . . såsom förare»). Att skillnaden är avsedd framgår av motiven. I Kungl. Maj:ts proposition till 1958 års riksdag uttalade sålunda departementschefen angående de av 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslagna reformerna med avseende å varningsinstitutet:

»Med hänsyn till den utformning av reglerna om återkallelse av körkort, för vilken jag nu uttalat mig, bortfaller behovet av en mera omfattande reform utav reglerna om varning. Med hänsyn bl. a. härtill anser jag mig icke böra tillstyrka utredningens förslag att varning skall kunna förenas med viss tids indragning av körkort. Ej heller kan jag biträda utredningens mening, att varning aldrig skulle få användas, om något av de formella villkoren för återkallelse av körkort kan anses uppfyllt. Däremot anser jag mig böra förorda en sådan ändring av bestämmelserna i 34 § vägtrafikförordningen, att varning kan meddelas icke blott, såsom nu, i vissa av de formella återkallelsefallen utan även eljest då mot en körkortsinnehavare förebragts någon omständighet, som är ägnad att allvarligt minska tilltron till hans lämplighet såsom förare.»

Det torde icke ha blivit klart uppmärksammat, att varning sålunda kan meddelas, även i fall där återkallelse icke kan ifrågakomma. Bestämmelsen därom kommer i en annan ställning, därest i enlighet med kommitténs förslag befogenheten att återkalla körkort fördelas mellan domstolarna och länsstyrelserna. Innan kommittén ingår på detta spörsmål skall emellertid ytterligare en oklar punkt i gällande varningsregler beröras.

Tvekan har i praxis yppats om länsstyrelses befogenhet att meddela varning jämlikt 34 § vägtrafikförordningen på grund av *en enstaka fylleriförseelse.* Kommittén har efter remiss från justitiekanslern uttalat sig om detta spörsmål. De därvid anförda synpunkterna må här i korthet återges.

Enligt 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen, första stycket, punkt 5, skall

körkort återkallas, »om föraren gjort sig skyldig till fylleri . . . och det ej kan anses uppenbart, att (han) ändock är att bedöma som en skötsam person». Stadgandet om varning i 34 § har icke gjort undantag för fall av fylleri. Att en enstaka sådan förseelse kan föranleda återkallelse, framgår omedelbart av 33 §. Underlåtenhet att fatta dylikt beslut innebär, att länsstyrelsen fastslagit, att det kan anses »*uppenbart*» att föraren är att bedöma som skötsam. Kan i detta fall varning meddelas, enär »*tillräckliga skäl*» icke förelegat för återkallelse? Endast två svar har synts kommittén möjliga. *Endera* kan det hävdas, att varning *alltid* bör meddelas: en fylleriförseelse utgör normalt ett tillräckligt skäl för återkallelse, och skulle i visst fall beslut därom icke fattas, måste i allt fall förseelsen motivera en varning. *Eller* kan det tvärtom sägas, att varning *aldrig* bör meddelas: en person, som uppenbart är att anse som skötsam, kan det icke finnas skäl att varna. Kommittén har funnit sistnämnda ståndpunkt riktigast. Avgörande vikt bör tillmätas det förhållandet, att reglerna om såväl återkallelse som varning är motiverade av *hänsyn till trafiksäkerheten*. Återkallelsegrunden 5 bygger därpå, att en personlig misskötsamhet, som manifesterats på angivet sätt av en körkortsinnehavare, innebär en trafiksäkerhetsfara. Men utsäges det då av länsstyrelsen, att det kan anses uppenbart att sådan misskötsamhet icke kan läggas vederbörande till last, undanrycks varje grund för en åtgärd. Att varning icke kan ges som en »självständig» åtgärd följer redan av att fylleri är återkallelsegrund.

Den sist påpekade oklarheten har motiverat kommitténs förut framförda önskemål om en sådan omprövning av ifrågavarande återkallelsegrunds avfattning, som ligger utanför kommitténs uppdrag att företaga. Själva varningsreglerna bör emellertid även utformas på ett tydligare sätt. Om länsstyrelsernas befogenheter inskränkes så väsentligt, som kommitténs förslag åsyftar, vill det synas tydligt, att varning icke bör meddelas i andra fall än där myndigheten ägt besluta om återkallelse. Föreligger icke tillräckliga skäl för en mera ingripande åtgärd, bör varning kunna beslutas, ej annars. »Självständig» varning, varom ovan talats, bör alltså avskaffas, om kommitténs förslag upphöjes till lag. Står det klart för en körkortsinnehavare, att länsstyrelsen icke kan »sätta makt bakom orden», skulle en varning icke tjäna något positivt syfte.

### *Körkortsreaktionen vid »trafiknykterhetsförseelse»*

**(33 § 6 mom. första stycket)**

Mot bakgrunden av vad nu anförts skall kommittén återkomma till frågan om körkortsreaktionens utformning vid »trafiknykterhetsförseelse». Gällande bestämmelser om behandlingen av körkortsfrågan vid ringa trafiknykterhetsbrott har befunnits på flera sätt strida mot kommitténs övervägan-

den. Att *i princip* samma regler gäller för alla trafiknykterhetsbrott (33 § 2 och 5 mom.) är sålunda ett förhållande, som icke harmonierar med grundprinciperna för uppdelningen på olika brottstyper i kommitténs förslag till nya stadganden i trafikbrottslagen. Att »onykterhet i trafik» är ägnad att aktualisera väsentligt starkare trafiksäkerhetshänsyn vid körkortsfrågans prövning än »trafiknykterhetsförseelse» är sålunda uppenbart. Vidare har kommittén avvisat möjligheten av varning, meddelad av åklagare eller domstol. Slutligen kan den anknytning till förarens blodalkoholkoncentration vid gärningen, som karakteriserar gällande regler, icke godtagas utifrån kommitténs ståndpunkt.

Enligt kommitténs mening bör körkortsåterkallelse vara en *obligatorisk* påföljd för varje trafiknykterhetsbrott. En sådan ordning synes vara en logisk konsekvens av den till grund för kommitténs förslag till nya trafiknykterhetsregler liggande uppfattningen, att *varje* alkoholförtäring i samband med motorfordonsförande innebär en fara för trafiksäkerheten, och att föraren aldrig kan själv förutse den uppkomna farans höjd.

Reglerna om minsta förlusttid vid återkallelse på grund av »trafiknykterhetsförseelse» måste emellertid vara mildare än de eljest gällande. Av värde vore också, om de bleve så utformade, att beivrande av dylika förseelser kunde ske i enklare former än den vanliga brottmålsprocessens. Straffskalan skulle enligt kommitténs förslag endast omfatta böter. Därmed skulle möjlighet kunna öppnas för att anlita strafföreläggandeformen. Hänsyn härtill har emellertid icke påverkat förslaget till straffskala — detta har motiverats därmed, att en gärning, som kan anses förskylla frihetsstraff, icke kan rubriceras som »trafiknykterhetsförseelse», utan att detta klart strider mot kommitténs grundtanke vid brottets konstruktion. Av förslaget följer emellertid sålunda, att strafföreläggande *kan* bli möjligt, beroende av hur körkortsreaktionen utformas.

Enligt kommitténs mening vore det av värde, om beivrande av »trafiknykterhetsförseelse» kunde ske genom strafföreläggande. Särskilt bör i detta sammanhang beaktas det i första avdelningen kraftigt understrukna önskemålet om en effektivare övervakning gentemot även mindre påtagligt spritpåverkade förare. Som ett viktigt led i strävandena att åstadkomma en bättre ordning härvidlag än den nuvarande framstår tillskapandet av enkla handläggningsformer. Ställer beivrandet av ett bötesbrott alltför stora krav på arbetsinsatser från myndigheternas sida, måste effektiviteten i ingripandena bli lidande.

Med särskilt beaktande av att rubriceringen av en gärning som »trafiknykterhetsförseelse» skall ske efter en samlad bedömning av alla omständigheter, som påverkat dess farlighet ur trafiksäkerhetssynpunkt, har kommittén funnit, att *en generell regel om en fast minsta förlusttid* icke föranleder betänkligheter i dessa fall. Tiden finge sättas till den kortaste period, som i allmänhet gäller, eller sålunda till *tre månader*. En sådan påföljd bör kunna

omfattas av strafföreläggande. Uttryckligt stadgande därom synes dock önskvärt.

Det kan emellertid icke gärna åläggas åklagare att vid utfärdande av ett strafföreläggande taga ställning till om befrielse skall ges från nytt förarprov före erhållande av nytt körkort. Vid övervägande av denna fråga har kommittén stannat för att föreslå, att återkallelse på grund av »trafiknykterhetsförseelse» skall utgöra *ett undantag från huvudregeln, att ny lämplighetsprövning skall ske,* innan rätten att föra körkortspliktigt fordon återförvärvas. Förseelsens karaktär synes kunna motivera en sådan avvikelse. Kommittén föreslår sålunda ett stadgande av innehåll, att förare, vars körkort återkallats på ifrågavarande grund, äger återfå körkortet, sedan tre månader förflutit. Härtill bör antecknas, att åklagaren bör före utfärdande av strafföreläggande genom inhämtande av körkortsregisterutdrag göra sig underrättad, om skäl föreligger till körkortets återkallelse till följd av *andra trafikförseelser.*

Av kommitténs nu redovisade förslag har följt, att omhändertagande eller återkallelse tills vidare synts icke böra ifrågakomma i fall av »trafiknykterhetsförseelser». Bestämmelsen om tre månaders minsta förlusttid skulle eljest lätt bli illusorisk.

### *Förfarandet*

**Domstolsfallen (33 § 3 mom.)**

Med utgångspunkt i nu gällande regler för förfarande i brottmål har kommittén funnit, att endast handläggningen av frågor om körkortsåterkallelse på grund av upprepade trafikförseelser påkallar närmare reglering. Som förut sagts bör det vanligen bli fråga om särskilda ärenden, anhängiggjorda av åklagare efter anmälan från länsstyrelse. En allmän bestämmelse är därför erforderlig om skyldighet för länsstyrelse att göra anmälan till åklagare, där den på grund av uppgifter, som inkommit till körkortsregistret, finner, att återkallelse kan ifrågakomma på den angivna grunden. Även utan sådan anmälan bör åklagare äga föra talan om körkortsåterkallelse på grund av upprepade trafikförseelser. Ett praktiskt fall, där åklagaren bör undersöka, om sådan talan bör föras, har just ovan påpekats, nämligen det, där förare gjort sig skyldig till »trafiknykterhetsförseelse». Kommittén vill även i detta sammanhang erinra om vad förut sagts om konsekvenserna för körkortsreglerna av den väsentliga inskränkning av ansvarsområdet enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen, som nu är aktuell. Vid beivrande av sådana gärningar, som även efter en dylik lagändring bleve kriminaliserade, borde det ofta vara påkallat, att åklagaren före sitt ställningstagande i åtalsfrågan undersöker körkortsfrågan genom inhämtande av registerutdrag — kommittén utgår då från att sådana lagtekniska justeringar vidtages, att körkortsåterkallelse icke framstår som en närmast obligatorisk åtgärd i dessa fall.

Beslutanderätten, huruvida yrkande bör framställas om körkortsåterkallelser på grund av upprepade trafikförseelser, bör tillkomma åklagaren, icke den anmälande länsstyrelsen. *Dels* torde detta bäst överensstämma med den föreslagna allmänna kompetensfördelningen i återkallelseärenden. *Dels* skulle en motsatt ordning förutsätta, att utredningen företoges av länsstyrelsen, vilket skulle innebära, att tre myndigheter betungades med ärendena.

Även forumfrågan måste lösas för de fall, där talan om körkortsåterkallelse föres särskilt. Kommittén har stannat för att föreslå, att talan bör väckas vid den domstol, inför vilken föraren har att svara i tvistemål i allmänhet.

I övrigt har kommittén icke funnit erforderligt att utarbeta förslag till särskilda regler om domstolshandläggningen av frågor om körkortsåterkallelse. I vad mån sådana närmare bestämmelser blir påkallade är även beroende av statsmakternas ställningstagande till trafikmålskommitténs förslag rörande handläggningsformer för enklare trafikmål. Bl. a. har föreslagits införandet av ett nytt processuellt institut, »stämningsföreläggande», innebärande en mellanform mellan strafföreläggande och vanligt brottmålsförfarande. Kommittén har med intresse tagit del av förslaget härom och vill uttala — såsom framhållits i remissyttrande över trafikmålskommitténs betänkande — att det vore av värde, om vid den slutliga avfattningen av eventuella lagregler om stämningsföreläggande särskilt iakttoges, att även fråga om körkortsåterkallelse kan anses omfattade därav. Det har synts tydligt, att sådant utrymme beretts för domstolens medverkan vid stämningsföreläggande enligt trafikmålskommitténs förslag, att de särskilda rättssäkerhetshänsyn, som enligt vad förut utvecklats gör sig gällande i frågor om körkortsåterkallelse, blir på tillfredsställande sätt tillvaratagna. Samtidigt bör det emellertid framhållas, att en fråga om återkallelse av körkort regelmässigt uppkommer i samband med trafikbrott av så allvarlig beskaffenhet, att domstolshandläggning icke kan undvikas. Utrymmet för enklare handläggningsformer för sådana frågor måste därför förutses vara begränsat.

**Länsstyrelsefallen (33 § 4 mom.)**

Bestämmelsen i nuvarande 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen har i kommitténs förslag upptagits med endast den förändring, som följer av länsstyrelses begränsade befogenhet att fatta beslut om körkortsåterkallelse. Skyldighet att ex officio upptaga körkortsinnehav till omprövning skulle föreligga, därest skälig anledning finnes till antagande, att körkortet bör återkallas enligt vad i 2 mom. stadgats. Samma rätt att meddela förelägganden och föreskrifter skulle där föreligga som enligt nu gällande stadgande.

Ifrågavarande ändring skulle kunna föranleda principiella betänkligheter. Stor vikt hade av 1953 års trafiksäkerhetsutredning lagts vid länsstyrelsernas skyldighet att skyndsamt taga upp fråga om körkortsinnehav till om-

prövning, så snart skälig anledning föreligger till antagande att förare »icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga förutsättningar, som gälla för erhållande av körkort». Kommitténs förslag kunde därför synas ägnat att motverka ett effektivt tillvaratagande av trafiksäkerhetshänsynen. En sådan invändning skulle emellertid sakna fog. *Realiter* skulle den av kommittén förordade ändringen knappast bli av betydelse. Av vad förut sagts kan sådan utredning, som länsstyrelse företar jämlikt stadgandet i 33 § 1 mom., icke lagligen leda till annat än *endera* återkallelse av körkortet på någon av de grunder, som kommittén föreslagit skola tillkomma myndigheten att pröva, *eller* varning jämlikt 34 §. Återkallelse på någon av de grunder, som här förordats prövade av domstol, får redan enligt gällande rätt icke ske med hänsynstagande till andra omständigheter än de till de ifrågakommande brotten anknytande. Vad länsstyrelsen därutöver utreder jämlikt 33 § 1 mom. skall icke påverka avgörandet av frågan om återkallelse eller icke — sådana omständigheter är de facto endast av beskaffenhet att kunna inverka på frågan om utfärdande av nytt körkort.

Det bör i detta sammanhang uppmärksammas, vad förut upplysts, att 1953 års trafiksäkerhetsutredning hade föreslagit en sådan konstruktion av återkallelsereglerna, att länsstyrelses utredning enligt nuvarande 33 § 1 mom. skulle kunna leda till åtgärd i större utsträckning än som nu är möjlig. Skulle föraren icke bli godkänd vid förarprov, som han ålagts undergå, skulle sålunda körkortet kunna återkallas etc. Då dessa förslag ej upptagits, har 33 § 1 mom. i realiteten en väsentligt ringare betydelse än ordalagen kunde antyda. Kommitténs förslag till ny avfattning av detta stadgande innebär icke någon saklig ändring.

Till stadgandet om förfarandet vid länsstyrelse i här berörda frågor har kommittén även fört en bestämmelse, motsvarande återkallelsegrunden 8 i nuvarande 33 § 2 mom. samt den därtill anknytande regeln om minsta förlusttid i 5 mom. Denna förlustgrund ansluter redan i gällande rätt direkt till stadgandet om länsstyrelses befogenheter vid utredningen av körkortsfrågor. Någon saklig ändring innebär kommitténs förslag sålunda icke.

### *Rättsmedel*

**Domstolsfallen (76 § andra stycket)**

Om rätten att föra talan mot domstols beslut om återkallelse av körkort synes andra särskilda stadganden ej erforderliga än *att* slutligt beslut, som ges i brottmålsdom, icke får överklagas särskilt, och *att* i övrigt rättegångsbalkens regler skall äga motsvarande tillämpning. Förstnämnda stadgande framstår som en ofrånkomlig konsekvens av vad förut utvecklats om domstolens samtidiga prövning av ansvars- och körkortsfrågorna.

Kommittén har särskilt övervägt frågan om talerätt mot åklagares be-

slut om omhändertagande och mot domstols interimistiska beslut om återkallelse av körkort. Utan särskilda bestämmelser i dessa hänseende torde talerätt vara utesluten. Med avseende å sistnämnda beslut lärer detta följa av 49 kap. 4 och 8 §§ rättegångsbalken. Kommittén har icke funnit skäl att förorda tillskapandet av särskild besvärsrätt i dessa fall. Reglerna om omhändertagande har föreslagits erhålla en sådan avfattning, att något påtagligt praktiskt behov av särskilda rättsmedel icke skulle föreligga. Sedan åtal väckts, kan domstol alltid pröva fråga om återkallelse tillst vidare eller återlämnande av omhändertaget körkort. Före åtals väckande kan omhändertagande enligt kommitténs förslag liksom enligt gällande rätt endast ifrågakomma i särskilt grava fall. Där interimistiskt återkallelsebeslut fattats, skall prövningen ha avsett både sannolikheten av slutlig återkallelse och möjligheten av en kort minsta förlusttid. Att målet bör företagas till slutligt avgörande utan tidsutdräkt ligger i sakens natur. En särskild besvärsrätt i fråga om interimistiska beslut skulle därmed knappast fylla ett praktiskt behov. Innan besvärsmålet hunnit avgöras, skulle ofta brottmålet ha avdömts.

**Länsstyrelsefallen (76 § första stycket)**

Någon ändring i förhållande till gällande rätt har icke synts erforderlig med hänsyn till kommitténs förslag till nya lagregler.

*Registreringsfrågor*

Kommitténs förslag påkallar icke någon ändring i gällande regler om körkortsregister. På utformningen av de närmare tillämpningsföreskrifter, som blir erforderliga, därest förslaget upphöjes till lag, har kommittén ej ingått.

Kommittén vill emellertid anteckna, att registreringsfrågorna varit föremål för uppmärksamhet under utredningsarbetet, enär de aktualiserats vid övervägande av andra lösningar av behandlade spörsmål än dem för vilka kommittén slutligen stannat. Särskilt har kommittén ingående granskat lämpligheten att efter utländska förebilder — varom hänvisas till kap. III ovan — införa möjlighet att icke blott återkalla utfärdade körkort utan även frånkänna den som icke har körkort rätten att inom viss tid förvärva sådant. Ett avgörande hinder har emellertid synts ligga i reglerna om brottsregistreringen. Endast *körkortsinnehavares* förseelser antecknas sålunda i körkortsregistren. Som en följd härav måste länsstyrelses ställningstagande till *ansökan om körkort* i många fall bli fattat utan kännedom om betydelsefulla omständigheter. Enligt kommitténs mening borde denna olägenhet undanröjas genom en omläggning av principerna för körkortsregistrens förande. Det upptagna problemet kan icke lösas annat än genom en *central* registrering av trafikförseelser. Genom ett sådant system skulle även undan-

röjas möjligheten av att förare skaffar sig flera körkort vid olika länsstyrelser, vilket nu stundom förekommer.

Först sedan en sådan omläggning av körkortsregisterföringen genomförts, som här sagts, synes det kunna övervägas att införa möjlighet till körkortsreaktion även mot den som icke har körkort. Eljest skulle sådan åtgärd få tillkännages för 25 olika körkortsmyndigheter, vilket torde vara alltför betungande.

# SAMMANFATTNING
och
# RESERVATION

# Sammanfattning

I föreliggande betänkande har behandlats dels trafiknykterhetslagstiftningen för vägtrafiken, dels förfarandet vid körkortsåterkallelse.

*Trafiknykterhetslagstiftningen för vägtrafiken* har i huvudsak varit oförändrad sedan 1941. Den enda mera betydelsefulla reform, som genomförts under senare år, utgjordes av den nedre promillegränsens sänkning från 0,8 till 0,5 promille 1957. Då trafiknykterhetskommittén tillsattes samma år, angavs uppgiften till att verkställa en allmän översyn av lagstiftningen. Vid uppdragets fullgörande har kommittén samrått med medicinsk expertis och även låtit utföra en statistisk undersökning. En redovisning av vad härigenom framkommit lämnas i bilagor till betänkandet. Då utförliga medicinska och statistiska framställningar förut lämnats, senast i betänkanden 1953 och 1956, har emellertid fråga närmast varit om kompletteringar och om redovisning av vad som förekommit under senare år. Tyngdpunkten i betänkandet ligger i granskningen av de rättspolitiska och lagtekniska frågor, som anknyter till trafiknykterhetslagstiftningen.

Den ifrågavarande brottslighetens utveckling under senare år är icke lätt att klarlägga. Brottssiffrorna steg efter andra världskriget oavbrutet fram till 1957 men har därefter stagnerat. Under åren 1957—61 varierade antalet avdömda brott mellan drygt 8 000 och drygt 9 000 årligen. Samma bild ger statistiken över antalet till Statens rättskemiska laboratorium insända blodprov, vilken visar antalet ingripanden i anledning av misstänkta trafiknykterhetsbrott. Samtidigt har fordonsparken undergått en oavbruten kraftig ökning. Att av siffrorna draga slutsatsen, att ifrågavarande brottslighet stagnerat totalt sett och avtagit relativt sett (i förhållande till fordonsparken), är uppenbarligen förhastat. En betydelsefull omständighet, vars inflytande icke kan mätas, är trafikövervakningens effektivitet. Siffrorna antyder, att övervakningsresurserna icke kunnat möta den kraftiga trafikutvecklingen. Kommittén har ägnat denna fråga särskild uppmärksamhet och därvid funnit belägg för att ingripanden sker med ringa effektivitet särskilt mot mindre påtagligt alkoholpåverkade förare.

De höga totala brottssiffrorna klargör, särskilt om de ses mot bakgrunden av trafikintensitetens kraftiga stegring, att trafiknykterhetsfrågan måste betraktas som ett mycket allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Kommittén har utgått från denna grundsyn. Lagstiftningen måste enligt kommitténs mening mera bestämt än hittills bringa till uttryck, att alkoholförtäring är oförenlig med motorfordonsförande. Strävan måste vara att genom en bättre

avvägning och nyansering av ingripandena verka för fullständig nykterhet i trafiken. Särskilt bör det nu utbredda »promilletänkandet» motverkas. Förarna bör icke spekulera över de risker för påföljd, som är förenade med att motorfordon framföres efter spritförtäring.

Kommittén föreslår, att grundregeln att motorfordon icke får föras i anslutning till alkoholförtäring skall lagfästas. Vad nyss sagts om övervakningsresurserna klargör emellertid, att huvudregeln icke bör helt straffsanktioneras. Förseeelser, som »kan anses ringa», föreslås därför undantagna från straffansvar. I ett särskilt stadgande har kommittén föreslagit angivet, när åsidosättande av huvudregeln må anses ringa. En motsvarighet till den nuvarande nedre promillegränsen har däri upptagits. Regeln har emellertid getts en annan utformning än för närvarande. Sålunda har den av nyssnämnda skäl icke konstruerats som en absolut ansvarsfrihetsgräns, utan straff skall kunna ådömas även vid underskridande, om en gärning med hänsyn till alla inverkande omständigheter befinnes icke böra anses ringa. Vidare har regeln föreslagits anknuten, icke till promillevärdet under körningen, utan till den alkoholförtäring som skett före färdens avslutande. Därmed undvikes den otillfredsställande konsekvensen av gällande rätt, att en spritpåverkad förare kan undgå påföljd, därför att han förtärt alkohol i så nära anslutning till körningen, att blodalkoholkurvan ännu var i stigande vid ingripandet. Vidare kommer ansvarsfrågan ej att påverkas av tillbakaräkning av analysattestens värde från tiden för blodprovstagningen till tiden för körningen, något som innebär en fördel, då en sådan räkneoperation sällan kan utföras på vetenskapligt säkert sätt.

Som allmän ansvarsfrihetsgräns har kommittén föreslagit 0,4 promille. Härvid har beaktats vad den medicinska forskningen visat om samband mellan promille och förtärd spritmängd. En kraftigare utvidgning av ansvarsområdet har kommittén icke kunnat förorda med hänsyn till den otillfredsställande effektivitet, varmed den nuvarande lagstiftningens efterlevnad övervakas. Av samma skäl föreslås icke trafiknykterhetsregler för andra slags fordon än motordrivna.

Kommittén föreslår tre brottstyper: »trafiknykterhetsförseelse», »onykterhet i trafik» och »grov onykterhet i trafik». Klassificeringen av en gärning förordas ske med beaktande av alla omständigheter, som påverkat dess farlighetsgrad, utan den starka bundenhet vid promillevärdet, som karakteriserar gällande rätt. Medan ansvar för rattfylleri ifrågakommer, där föraren varit *påverkad* i viss högre grad, föreslås ansvar för »onykterhet i trafik» inträda, där viss högre *fara* uppkommit. Den nuvarande presumtionsregeln, enligt vilken den som haft 1,5 promille skall ådömas ansvar för rattfylleri, förordas ersatt med en anvisning, att vid bedömningen av ett brott skall särskilt beaktas, om viss promille uppnåtts. Då medicinska forskningar synes ha klarlagt, att 1,5 promille är ett alltför högt värde för att kunna tjäna som riktmärke i detta sammanhang, föreslås en hänvisning till 1 promille.

Även denna promilleregel förordas avfattad enligt ovan angivna principer, sålunda med anknytning till den förekomna alkoholförtäringen och icke till promillevärdet under körningen.

Kommittén uttalar, att den nuvarande schablonmässiga straffmätningspraxis utgör ett allvarligt hinder för att trafiknykterhetslagstiftningen skall kunna vinna önskad effektivitet, och att en rikare differentiering därför bör eftersträvas. För »grov onykterhet i trafik» bör enligt kommitténs mening ådömas ovillkorliga frihetsstraff av större längd än som nu förekommer. För »onykterhet i trafik», som sålunda skulle erhålla ett betydligt större tillämplighetsområde än det nuvarande rattfylleribrottet, har kommittén funnit, att villkorlig dom jämte böter bör i ej oväsentlig utsträckning kunna ifrågakomma som ett alternativ till kort ovillkorligt straff eller höga böter. Har en gärning klassificerats som »trafiknykterhetsförseelse», bör endast bötesstraff ådömas.

Kommittén har vidare föreslagit en uttrycklig lagreglering av ansvaret för medverkan till trafiknykterhetsbrott med anslutning till gällande rättspraxis ävensom av de speciella brottsrekvisiten »förande» och »motorfordon». Vidare har påverkan av annat än alkohol behandlats, varvid särskilt understrukits riskerna med samtidig förtäring av sprit och läkemedel. Då väsentliga skillnader föreligger i problemställningen mellan alkoholbrott och brott under inflytande av annat medel, föreslås att dessa brottstyper även framdeles skall regleras i skilda stadganden.

Vidare har behandlats tvångs- och bevismedel i mål om trafiknykterhetsbrott, varvid särskilt betonats, att större betydelse bör tillmätas den kliniska läkarundersökning, som städse företages. Ett nytt protokollsformulär för sådana undersökningar har utarbetats i anslutning till kommitténs arbete.

*Körkortsåterkallelse* beslutes för närvarande endast av länsstyrelse. Kommittén har haft att överväga, om icke dylika frågor borde överflyttas till domstols handläggning. Tre huvudsynpunkter har härvid beaktats. Rättssäkerhetsskäl har synts tala för att vissa återkallelseärenden, där körkortsreaktionen är beroende av brottslig gärning, avgöres av domstol. Väsentliga arbetsbesparingar och därmed ökad effektivitet skulle vidare stå att vinna i de fall, där återkallelse beslutes till följd av ett bestämt brott, annat än fylleri. Det dubbla förfarande, som nu förekommer, med först domstol och sedan länsstyrelse engagerade med anledning av förares brott, skulle kunna ersättas av en enda handläggning. Slutligen skulle en önskvärd samordning kunna åvägabringas av de olika åtgärderna i anledning av brott. En sådan samordning får emellertid ej undanskymma straff- och körkortsreaktionernas olika innebörd och syften. Huruvida körkort skall återkallas eller icke bör sålunda avgöras uteslutande under hänsynstagande till trafiksäkerhetssynpunkter och icke betraktas som en straffmätningsfråga. Bestämmandet av den minsta tid, som måste förflyta innan nytt körkort må utfärdas efter

återkallelse, har emellertid ofrånkomligen delvis karaktären av ett straffmätningsavgörande. Att denna fråga avgöres samtidigt med bestämningen av den vanliga straffrättsliga reaktionen, med möjlighet till avvägning av den totala samhällsreaktionens styrka, synes därför innebära en viktig fördel.

Kommittén föreslår, att domstol skall besluta om återkallelse av körkort i alla de fall, där sådan åtgärd föranledes av brott, dock icke fylleri. Vid utformningen av lagstadgandena har kommittén utgått från gällande lag. Uppdraget har ej avsett att ompröva de principer, som fastlades vid 1958 års riksdag, sålunda efter det kommittén tillsattes. Gällande regler har också utan svårigheter kunnat anpassas till de föreslagna nya bestämmelserna om förfarandet. Endast smärre jämkningar har synts erforderliga. Grundtanken, att ny lämplighetsprövning skall ske, innan nytt körkort utfärdas efter återkallelse, behöver sålunda ej uppges, vilket också enligt kommitténs mening skulle ha varit olyckligt. Endast den modifikationen föreslås, att domstol skall i beslut om körkortsåterkallelse kunna befria den dömde från skyldigheten att undergå nytt förarprov, innan han kan erhålla nytt körkort. Då återkallelse ofta sker, oaktat själva körskickligheten i och för sig ej ifrågasatts, har det synts innebära ett onödigt betungande av både de enskilda och de statliga myndigheterna att i dylika fall kräva nytt förarprov. Förutsättning för befrielse föreslås dock vara, att körkort kan utfärdas inom ett år från det föraren fråntogs rätten att föra körkortspliktigt fordon.

## Reservation

*Av herr Alemyr*

Kommitténs ställningstagande i fråga om utandningsprov för utredning om trafiknykterhetsbrott finner jag mig icke kunna biträda.

Ifrågavarande provtagning är, som kommittén framhållit, av stor betydelse för en effektiv övervakning av trafiknykterhetslagstiftningens efterlevnad. Särskilt gäller detta uppenbarligen i fråga om ingripanden mot mindre påtagligt spritpåverkade förare. Utåt märkbara symptom på alkoholpåverkan uppträder vanligen icke förrän vid en blodalkoholkoncentration, som ligger betydligt över den av kommittén föreslagna normalgränsen för ansvarsfrihet. De risker dessa förare kan medföra i trafiken får emellertid ej underskattas. Detta synes bestyrkt av de uppgifter, som lämnats i den medicinska expertredogörelsen om sambandet mellan spritförtäring och blodalkoholkoncentration. Redan den spritmängd, som normalt måste förtäras — jag avser då en mansperson med ordinär kroppsstorlek, som dricker sprit i samband med måltid — för att 0,4 promille skall kunna styrkas inför domstol, måste enligt min bedömning anses så pass avsevärd, att en effektiv övervakning framstår som angelägen även mot de relativt sett mindre allvarliga förseelserna. Detta torde icke kunna uppnås på annat sätt än genom utandningsprov.

Som kommittén visat blir efterlevnaden av trafiknykterhetslagstiftningen idag ej övervakad på tillfredsställande sätt. Främst gäller detta de mindre påtagligt påverkade förarna. Som särskilt anmärkningsvärt framstår, att endast en försvinnande liten del av trafiknykterhetsbrotten uppdagas genom de särskilda kontroller, som polisen anordnar. Jag hänvisar härvidlag till de statistiska undersökningar, som utförts för kommittén och i tidigare sammanhang. Annan orsak härtill kan jag icke finna än att utandningsprov förekommer i för ringa omfattning. Detta i sin tur torde bero på att en sådan åtgärd icke företages, med mindre polismannen kunnat iakttaga symptom på alkoholpåverkan, vilket, som jag nyss påpekat, förutsätter ett större mått av spritförtäring.

Att en effektiv övervakning åstadkommes även gentemot de mindre kraftigt spritpåverkade förarna, måste, som kommittén också betonat, vara ett viktigt önskemål, vars betydelse ökar med trafikutvecklingen. En bättre ordning än den nuvarande synes nödvändig redan av hänsyn till den respekt för lagstiftningen, som ovillkorligen måste icke blott vidmakthållas utan

även förstärkas. Jag måste emellertid finna, att en mera väsentlig förbättring knappast kan åstadkommas, med mindre det fastställes, *att* utandningsprov får företagas rutinmässigt i samband med den allmänna trafikkontrollen, och *att* förarna är skyldiga att underkasta sig sådant prov. Jag kan icke dela kommitténs betänkligheter däremot. Sålunda finner jag farhågorna för irritation hos oklanderliga förare överdrivna. Insikten om trafiknykterhetsfrågans allvar torde idag vara så allmän, att man knappast behöver räkna med något motstånd hos den motorförande allmänheten.

Av nu angivna skäl föreslår jag, att utandningsproven göres till föremål för särskild lagreglering. Ett stadgande bör intagas i vägtrafikförordningen, som medger polisman rätt att föranstalta om sådant prov utan angivande av några särskilda förutsättningar för befogenhetens begagnande. Vägrar förare att medverka, kommer emellertid något prov icke till stånd. För detta fall bör en bestämmelse införas i stadgandena om trafiknykterhetsbrott av innehåll, att sådan vägran skall anses utgöra tillräcklig grund för förordnande om blodprovstagning.

# LAGFÖRSLAG

**Förslag till**
**Lag om ändring i lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott**

Härigenom förordnas, *dels* att i lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott 4 § skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att efter 4 § i lagen skall införas en ny paragraf, betecknad 5 § och av den lydelse, som nedan angives, *dels* att nuvarande 5 § i lagen skall erhålla ny paragrafnumrering och därvid betecknas 6 §, *dels ock* att efter paragrafen med den nya beteckningen 6 § skall införas en ny paragraf, betecknad 7 § och av den lydelse, som nedan angives.

| *(Nuvarande lydelse)* | *(Föreslagen lydelse)* |
|---|---|
| § 4 | § 4 |
| *1 mom.* Den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem. | Har någon fört motordrivet fordon efter sådan alkoholförtäring, att påtaglig fara förelegat för trafikolycka under färden, dömes för *onykterhet i trafik* till fängelse i högst ett år eller dagsböter, dock ej under femtio. Är brottet med hänsyn till den förtärda alkoholmängden, föraruppgiftens svårighetsgrad och omständigheterna i övrigt att anse som grovt, skall för *grov onykterhet i trafik* dömas till fängelse i högst två år. |
| Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts. | Vid bedömande, huruvida påtaglig fara förelegat för trafikolycka, skall särskilt beaktas, om före färdens avslutande skett sådan alkoholförtäring, som lett till högre alkoholkoncentration i förarens blod än 1 promille under eller efter färden. |
| Hade förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs. | Var föraren så påverkad av annat än alkoholhaltiga drycker, att påtaglig fara förelåg för trafikolycka under färden, dömes efter vad i första |

*(Nuvarande lydelse)*

*2 mom.* Är det ej styrkt, att förare av bil eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 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.

*(Föreslagen lydelse)*

stycket sägs, där han insåg eller bort räkna med att sådan verkan skulle inträda.

Ansvar för onykterhet i trafik skall ådömas icke blott den som utfört gärningen utan jämväl annan som uppsåtligen främjat denna med råd eller dåd.

§ 5

Har någon i anslutning till alkoholförtäring fört motordrivet fordon i annat fall än i 4 § sagts, och kan förseelsen ej anses ringa, dömes för *trafiknykterhetsförseelse* till dagsböter, dock ej under tio.

Förseelse, som nu sagts, må anses ringa, där färden icke skett på väg, eller där före färdens avslutande endast skett sådan alkoholförtäring, som icke lett till högre alkoholkoncentration i förarens blod än 0,4 promille under eller efter färden.

Vad i 23 kap. 4 § brottsbalken stadgats skall icke gälla vid trafiknykterhetsförseelse.

Å den som skäligen kan misstänkas för trafiknykterhetsförseelse må, med iakttagande av vad i 28 kap. 13 § rättegångsbalken stadgats, företagas kroppsbesiktning.

§ 7

Med förare av motordrivet fordon avses i denna lag den som uppsåtligen framför sådant fordon med dess motor eller har tillsyn över framförandet.

Vad i 1 § vägtrafikförordningen stadgats skall i tillämpliga delar gälla även enligt denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den

**Förslag till**
**Förordning om ändrad lydelse av 28, 33, 34, 35 och 76 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)**

Härigenom förordnas, att 28, 33, 34, 35 och 76 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

| *(Nuvarande lydelse[1])* | *(Föreslagen lydelse)* |
|---|---|
| 28 § | |
| *1 mom.* Fordon får icke på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. | *1 mom.* Fordon får icke på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttning, alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. |
| *2 mom.* Finner polisman skäl antaga, att förare av fordon är så påverkad av starka drycker, att han icke kan på betryggande sätt föra sitt fordon, eller finner polisman uppenbart, att föraren eljest saknar nödiga förutsättningar därför, äger polismannen förbjuda honom att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden. | *2 mom.* Polisman äger förbjuda den att föra fordon, som han finner sakna nödiga förutsättningar därför till följd av förhållande som i 1 mom. sagts, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden. |
| 33 § | |
| *1 mom.* Finner länsstyrelse, med hänsyn till inkomna underrättelser om person, för vilken länsstyrelsen | *1 mom.* Domstol skall förordna om återkallelse av körkort i dom, varigenom förare ådömes ansvar |

[1] Vid varje stycke i §§ 33 och 35 anges motsvarighet i den föreslagna lydelsen. Saknad uppgift innebär, att någon motsvarighet ej upptagits i förslaget.

*(Nuvarande lydelse)*

utfärdat körkort, skälig anledning till antagande, att denne icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga förutsättningar, som gälla för erhållande av körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om hans lämplighet till omprövning. Länsstyrelsen äger därvid förelägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Föreläggande må förbindas med föreskrift, att den undersökning eller det prov, som föregår utfärdandet av sådan handling, skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen äger ock själv eller genom polismyndighet införskaffa den utredning angående föraren, som finnes erforderlig. (4 mom.)

*2 mom.* I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgats, körkort återkallas av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, nämligen

1. om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott; (1 mom. 1 st.: 1)

2. om föraren brutit mot 4 § nämnda lag eller varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda; (1 mom. 1 st.: 2, 3)

3. om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som

*(Föreslagen lydelse)*

1. för grov trafikovarsamhet eller grov onykterhet i trafik;

2. för onykterhet i trafik eller för det han varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda;

3. för trafiknykterhetsförseelse;

4. för det han eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser; eller

5. för annan brottslig gärning, varigenom han ådagalagt så påtaglig brist på hänsyn till andra, att han icke kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon.

Domstol skall ock förordna om återkallelse av körkort, där förare genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, kan anses ha i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser.

Uppkommer fråga om återkallelse av körkort enligt vad i första stycket 1., 2., 4. eller 5. sagts, och kan det på sannolika skäl antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas, äger domstolen i avvaktan på det slutliga beslutet återkalla körkortet tills vidare.

*2 mom.* Länsstyrelse, som utfärdat körkort, skall återkalla detsamma,

1. om förare gjort sig skyldig till fylleri och det ej kan anses uppen-

*(Nuvarande lydelse)*

i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser; (1 mom. 2 st.)

4. om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser; (1 mom. 1 st.: 4)

5. om föraren gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning och det ej kan anses uppenbart, att föraren ändock är att bedöma som en skötsam person, eller om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt icke bör betros med att innehava körkort; (2 mom. 1 st.: 1)

6. om föraren genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon; (1 mom. 1 st.: 5; 2 mom. 1 st.: 1)

7. om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort; eller (2 mom. 1 st.: 2)

8. om föraren icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg eller kompetensbevis eller underlåter att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats honom i samband med sådant föreläggande. (4 mom. 2 st.)

*(Föreslagen lydelse)*

bart, att han ändock är att bedöma som en skötsam person, eller om förare med hänsyn till onyktert levnadssätt eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke bör betros med att innehava körkort; eller

2. om förares förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligt minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort.

Uppkommer fråga om återkallelse av körkort enligt vad i första stycket sagts, och kan det på sannolika skäl antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas, skall länsstyrelsen i avvaktan på det slutliga beslutet återkalla körkortet tills vidare.

Beslut om återkallelse av körkort skall genom länsstyrelsens försorg delgivas föraren.

*3 mom.* Finner länsstyrelse på grund av uppgifter som inkommit till körkortsregistret, att återkallelse av körkort kan ifrågakomma jämlikt 1 mom. andra stycket, skall länsstyrelsen med överlämnande av registerutdrag göra anmälan därom till åklagaren. Även utan sådan anmälan äger åklagare i samband med åtal för trafikförseelse föra talan jämlikt 1 mom. andra stycket. Vill åklagaren väcka sådan talan särskilt, skall det ske vid den domstol, vid vilken föraren skall svara i tvistemål i allmänhet.

*4 mom.* Finner länsstyrelse med hänsyn till inkomna underrättelser om person, för vilken länsstyrelsen utfärdat körkort, skälig anledning

*(Nuvarande lydelse)*

Återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse må icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftvunnen dom, såvida ej omständigheterna äro sådana, att föraren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon.

*3 mom.* Uppstår fråga om återkallelse av körkort och kan det på sannolika skäl antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas, skall länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelsen fattas, återkalla körkortet tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet. (1 mom. 3 st.; 2 mom. 2 st.)

Har till länsstyrelsen inkommit beslut om körkorts omhändertagande enligt 35 §, skall länsstyrelsen skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Har beslutet meddelats enligt andra stycket i samma paragraf och uppgick alkoholkoncentrationen i förarens blod under färden till 0,8 promille eller däröver, skall dock länsstyrelsen efter mottagen underrättelse om beslutet återkalla körkortet tills vidare. (35 § 2 och 3 mom.)

*4 mom.* Beslut om återkallelse av körkort skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet. (2 mom. 3 st.)

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen. (5 mom. 1 st.)

Skulle beslut om återkallelse efter anförda besvär bliva upphävt, skall

*(Föreslagen lydelse)*

till antagande, att körkortet bör återkallas enligt vad i 2 mom. stadgats, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om hans lämplighet till omprövning. Länsstyrelsen äger därvid förelägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Föreläggande må förbindas med föreskrift, att den undersökning eller det prov, som föregår utfärdandet av sådan handling, skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen äger ock själv eller genom polismyndighet införskaffa den utredning angående föraren, som finnes erforderlig.

Efterkommer förare icke föreläggande eller föreskrift, som i första stycket sagts, skall länsstyrelsen återkalla hans körkort. Sedan rättelse vunnits, äger föraren ansöka om körkortets återfående eller, därest ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort.

*5 mom.* Har återkallelse skett, åligger det föraren att överlämna körkortet till den myndighet, som angives i beslutet.

Skulle beslut om återkallelse efter däremot förd talan bliva upphävt, skall körkortet återställas till föraren.

*6 mom.* Har körkort återkallats jämlikt 1 mom. första stycket 3., äger föraren återfå körkortet, sedan tre månader förflutit. Körkortets förlust skall anses såsom en sådan påföljd som i 48 kap. 1 § rättegångsbalken avses.

*(Nuvarande lydelse)*

körkortet återställas till föraren. (5 mom. 2 st.)

*5 mom.* Har körkort återkallats enligt 2 mom. första stycket 1., må nytt körkort ej utfärdas innan två år förflutit från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon fråntogs föraren. Där återkallelse skett enligt 2 mom. första stycket 2.—6., må nytt körkort ej utfärdas innan ett år förflutit från sagda dag. Om synnerliga skäl äro därtill, må länsstyrelsen i beslutet om återkallelsen föreskriva kortare tid än nu sagts, dock lägst ett år, om återkallelsen sker enligt 2 mom. första stycket 1., och eljest lägst tre månader. Har körkort återkallats jämlikt 2 mom. första stycket 7. eller 8., äger föraren, så snart det förhållande som föranlett återkallelsen upphört, ansöka om återfående av körkortet, eller, därest ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort. (4 mom. 2 st.; 6 och 7 mom.)

Ansökan om nytt körkort eller om återfående av körkort skall ställas till länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs. (8 mom. 1 st.)

*6 mom.* Körkort, som meddelas efter återkallelse, må förbindas med villkor att föraren vid regelbundet återkommande tillfällen skall till länsstyrelsen ingiva lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis så ock med de föreskrifter i övrigt, som finnas påkallade ur trafiksäkerhetssynpunkt. (8 mom. 2 st.)

*7 mom.* Då prövning av fråga om återfående av körkort eller utfärdande av nytt körkort ankommer på annan länsstyrelse än den, som åter-

*(Föreslagen lydelse)*

Där körkort eljest återkallas jämlikt 1 mom., skall domstolen utsätta viss tid, efter vars utgång nytt körkort må utfärdas på ansökan av föraren. Denna tid skall, där återkallelsen sker jämlikt 1 mom. första stycket 1., utgöra minst ett och högst två år och eljest minst tre månader och högst ett år. Föreligga försvårande omständigheter, må tiden utsträckas till högst fyra år. Tiden skall räknas från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon fråntogs föraren.

Bestämmes den tid, som i andra stycket sagts, till högst ett år, må domstolen, där den finner nytt förarprov icke vara erforderligt, medgiva föraren att vid ansökan om nytt körkort inom ett år från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon fråntogs honom, vara befriad från förarprov.

*7 mom.* Har körkort återkallats av länsstyrelse jämlikt 2 mom. första stycket 1., må nytt körkort ej utfärdas innan ett år förflutit från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon fråntogs föraren.

Har körkort återkallats av länsstyrelse jämlikt 2 mom. första stycket 2., äger föraren, så snart det förhållande som föranlett återkallelsen upphört, ansöka om återfående av körkortet eller, därest ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort.

*8 mom.* Ansökan om nytt körkort eller om återfående av körkort skall ställas till länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs.

Körkort, som meddelas efter åter-

*(Nuvarande lydelse)*

kallat körkortet, skall yttrande i ärendet jämte utdrag rörande sökanden ur körkortsregistret inhämtas från sistnämnda länsstyrelse. Angående beslut i anledning av ansökan om återfående av körkort skall underrättelse lämnas till den länsstyrelse, som återkallat detsamma. Körkort, som må återfås, skall tillhandahållas sökanden hos den länsstyrelse, som meddelat beslut i frågan. (8 mom. 3 st.)

*8 mom.* På sätt Konungen förordnar skola för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort ävensom beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats, eller varigenom, efter återkallelse, föraren återfått sitt körkort eller nytt körkort utfärdats för honom. (9 mom.)

*(Föreslagen lydelse)*

kallelse, må förbindas med villkor att föraren vid regelbundet återkommande tillfällen skall till länsstyrelsen ingiva lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis så ock med de föreskrifter i övrigt, som finnas påkallade ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Då prövning av fråga om återfående av körkort eller utfärdande av nytt körkort ankommer på annan länsstyrelse än den, som utfärdat det återkallade körkortet, skall yttrande i ärendet jämte utdrag rörande sökanden ur körkortsregistret inhämtas från sistnämnda länsstyrelse. Angående beslut i anledning av ansökan om återfående av körkort skall underrättelse lämnas den länsstyrelse, som återkallat detsamma. Körkort, som må återfås, skall tillhandahållas sökanden hos den länsstyrelse, som meddelat beslut i frågan.

*9 mom.* På sätt Konungen förordnar skola för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort ävensom beslut, varigenom återkallelse av körkort upphävts eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, föraren återfått sitt körkort eller nytt körkort utfärdats för honom.

34 §

Har innehavare av körkort, vilken icke tidigare brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, gjort sig skyldig till brott mot 2 mom. av samma paragraf, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod under färden icke till 0,8 promille, må i stället för beslut om återkallelse av

*(Nuvarande lydelse)*

körkortet meddelas varning, därest omständigheterna äro förmildrande.

Har emot innehavare av körkort förebragts sådan omständighet, som i 33 § 2 mom. första stycket 3—6 sägs, eller annat förhållande, som är ägnat att allvarligt minska tilltron till hans lämplighet såsom förare, utan att likväl tillräckliga skäl till återkallelse av körkortet föreligga, må länsstyrelsen meddela honom varning.

*(Föreslagen lydelse)*

Har emot innehavare av körkort förebragts sådan omständighet, som i 33 § 2 mom. första stycket 1. sägs, utan att likväl tillräckliga skäl till återkallelse av körkortet föreligga, må länsstyrelsen meddela honom varning.

Beslut om — — — — — — — — — — — — — — — — — — med beslutet.
Varning — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — överklagas.

35 §

Har förare vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall i Stockholm vederbörande poliskommissarie och i övriga delar av riket polismyndighet skyndsamt besluta om körkortets omhändertagande. Samma skyldighet åvilar åklagare, som vid beslut om åtal finner att förhållande, som nu sagts, är för handen. (1 mom. 1 st.)

Misstänkes förare för att vid färd med motorfordon eller med traktor, till vilken släpfordon kopplats, hava brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, och visar blodundersökning, att föraren under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille eller däröver,

*1 mom.* Rätt att föra körkortspliktigt fordon må i avbidan på prövning enligt vad nedan i 2 och 3 mom. stadgas genom beslut om omhändertagande av körkortet fråntagas förare av polismyndighet eller i Stockholm vederbörande poliskommissarie,

1. där föraren vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller till följd av förtäring av alkohol eller annat ämne inneburit en uppenbar fara för trafiksäkerheten; eller

2. där föraren till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt.

Beslut, som här avses, skall delgivas föraren, vilken har att efter anmaning överlämna körkortet till den, som meddelat beslutet.

*2 mom.* Har körkort omhändertagits jämlikt 1 mom. första stycket 1.,

*(Nuvarande lydelse)*

skall den myndighet, som har att förbereda talan mot föraren, skyndsamt efter erhållandet av analysbeviset besluta om körkortets omhändertagande. Är fråga om brott mot 2 mom. av samma paragraf, men uppgick alkoholkoncentrationen icke till 0,8 promille, må, därest omständigheterna kunna anses mildrande, beslut om körkortets omhändertagande icke meddelas, med mindre föraren tidigare brutit mot förstnämnda lagrum.

Beslut, som här avses, skall delgivas körkortsinnehavaren, vilken har att efter anmaning överlämna körkortet till den, som meddelat beslutet. (1 mom. 2 st.)

Beslut om körkortets omhändertagande skall snarast möjligt och i fall, som avses i första stycket, inom 48 timmar översändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Vid beslutet skola fogas körkort, som överlämnats i anledning av beslutet, avskrift av analysbeviset samt, där beslutet meddelats enligt första stycket eller enligt andra stycket och alkoholkoncentrationen i förarens blod under färden icke uppgått till 0,8 promille, redogörelse för de skäl, som föranlett åtgärden. (2 och 3 mom.)

Beslut om körkorts omhändertagande gäller till dess länsstyrelse förordnat, huru med körkortet skall förfaras. I avbidan på sådant förordnande är föraren icke berättigad att föra körkortspliktigt fordon. (2 och 3 mom.)

*(Föreslagen lydelse)*

skall beslutet därom jämte körkort, som överlämnats i anledning därav, inom 48 timmar översändas till åklagaren för skyndsam prövning, om omhändertagandet skall bestå eller körkortet återlämnas till föraren.

Finner åklagare vid beslut om åtal, att sannolika skäl föreligga för att körkort kommer att återkallas jämlikt 33 § 1 mom. första stycket 1., 2., 4. eller 5., äger han, därest körkortet icke redan omhändertagits, besluta därom.

Beslut om omhändertagande av körkort skall i fall, som i detta mom. avses, gälla intill dess domstol förordnat endera om körkortets återkallelse enligt 33 § 1 mom. tredje stycket eller om dess återlämnande till föraren, dock högst sex månader.

*3 mom.* Har körkort omhändertagits jämlikt 1 mom. första stycket 2., skall beslutet därom jämte körkort, som överlämnats i anledning därav, inom 48 timmar översändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, för skyndsam prövning, om körkortet skall återkallas jämlikt 33 § 2 mom. andra stycket eller återlämnas till föraren.

| *(Nuvarande lydelse)* | *(Föreslagen lydelse)* |
| --- | --- |
| 76 § | |
| Emot beslut — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — av detta. | Mot domstols beslut om återkallelse av körkort må talan föras efter vad i rättegångsbalken stadgas. Dock må förordnande jämlikt 33 § 1 mom. första stycket ej överklagas annat än i samband med talan mot domen. |

---

Denna förordning träder i kraft den

# BILAGOR

BILAGA 1

# Statistisk expertundersökning

Undersökningen har utförts av professorn *Sten Malmquist* i samarbete med avdelningsdirektören *Carl Johan Åberg* och förste aktuarien *Carl Axel Carlström* i fråga om planering, materialinsamling och maskinbearbetning och med assistenten *Sven Erik Esberger* i fråga om de avsnitt, som behandlar metodfrågor och resultat.

Huvuduppgiften för undersökningen har varit att närmare belysa frågor om återfall i trafiknykterhetsbrott. Arbetet har emellertid så upplagts, att även andra uppgifter av betydelse för 1957 års trafiknykterhetskommitté kunnat erhållas därigenom. Särskilt har härvid beaktats önskemålet att vinna klarhet om utvecklingen efter 1953, då 1949 års trafiknykterhetsutredning framlade sitt betänkande, innehållande bl. a. en ingående statistisk undersökning.

Undersökningen igångsattes vid årsskiftet 1958/59 och har avsett att uppföljа två årgångar av förstagångsförbrytare i rattfylleri och rattonykterhet 1953 och 1956. Detta möjliggjordes genom det av kontrollstyrelsen förda straffregistret. De informationer, som detta register innehöll, kompletterades dock även med data från den i första instans dömande myndigheten, från länsstyrelserna och pastorsämbetena samt från fångvårdsstyrelsens straffregister.

Redogörelsen inleds med en kort framställning av vissa tidigare undersökningar, som bl. a. syftat till uppskattningar av återfallsfrekvenser vid trafiknykterhetsbrott. I närmast följande avsnitt behandlas återfallsfrekvenser ur teoretisk synvinkel. Därefter lämnas en beskrivning av föreliggande undersökning, innefattande plan, materialinsamling och bearbetning. Slutligen redovisas resultaten, uppdelade på särskilda avsnitt om förstagångsbrott och återfallsbrott.

Det må anmärkas, att ordet »rattfyllerist» i redogörelsen stundom för enkelhets skull användes som beteckning för den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott, oavsett om vederbörande dömts för rattfylleri eller för rattonykterhet.

## *Tidigare återfallsundersökningar. Metodfrågor*

### a) Tidigare undersökningar[1]

### *Groth 1941*

Den första officiella utredningen av återfallsförhållandena i samband med trafignykterhetsbrott gjordes av sedermera byrådirektören Sverker Groth och bilades propositionen 159/1941. Groth studerade de personer, som dömts till frihetsstraff för rattfylleri under tiden 1.7.1934—1.7.1940, sammanlagt 5 890. Han fann, att 170 av dessa hade återfallit i samma brott under den observerade perioden. För olikheter i genomlevd observationstid efter det första brottet hade Groth korri-

[1] Framställningen i detta avsnitt bygger delvis på en av regeringsrådet Henrik Klackenberg författad artikel i tidskriften »Alkoholfrågan» (nr 4, 1958).

gerat genom att låta varje person representeras av ett tal mellan noll och ett, vilket var direkt proportionellt mot tidsrymden från domen fram till observationsperiodens slut, den 1 juli 1940. När dessa tal summerades, erhölls 2 347, vilket enligt Groth var ett uttryck för antalet under perioden »återfallskapabla». Om antalet återfall relateras till detta tal, erhålles 7,2 % som en uppskattning av den särskilda återfallsfrekvensen i rattfylleri.

Frekvensberäkningar, som utförts med denna metod, blir emellertid starkt beroende av hur återfallsfrekvenserna varierar med tiden efter domen. Om t. ex. återfallsfrekvensen är särskilt låg första året efter domen, tenderar metoden att ge en för låg uppskattning av den totala återfallsfrekvensen under de sex åren efter domen. Såsom visas i avsnittet om metodfrågor, punkt 2, torde detta vara fallet med Groths undersökning.

### *Dahlberg och Lindberg 1944*

Den därnäst i tiden följande beräkningen av rattfylleristernas återfallsfrekvens ges i en utredning av professorn Gunnar Dahlberg och byråsekreteraren Torgny Lindberg, som utförts för strafflagberedningen och redovisats i SOU 1944: 50. Denna utrednings huvudsyfte var att beräkna den allmänna återfallsfrekvensen, dvs. frekvensen brottslingar, som efter att ha begått ett visst med frihetsstraff belagt brott, begår ett annat brott vilket som helst, som är belagt med frihetsstraff. Undersökningsmaterialet bestod av de personer, som frigetts efter undergånget straff under åren 1939—1941. Dessa personers återfall under de tre följande åren registrerades. Som delresultat erhölls dels frekvensen rattfyllerister som återföll i brott i allmänhet, dels frekvensen rattfyllerister, som återföll i rattfylleri (4,9 % resp. 1,0 %).

Utredningens beräkning av den särskilda återfallsfrekvensen i rattfylleri blev emellertid ovanligt låg, eftersom de personer, som begick rattfylleribrott 1939—1941, endast hade små förutsättningar att återfalla i samma brott på grund av de under kriget begränsade möjligheterna att använda motorfordon. Av denna anledning måste alltså Dahlberg—Lindbergs utredning bedömas vara av mindre värde.

### *Collet 1953*

1949 års trafiknykterhetsutredning redovisar i sitt betänkande SOU 1953: 20 som kap. 4 en av byrådirektören John Collet utförd statistisk undersökning av de personer, som under tiden den 1 juli 1948—den 30 juni 1949 dömts för trafiknykterhetsbrott. Materialet omfattade 1 956 män.[1]

Utredningen visade, att 9 % av rattfylleristerna tidigare registrerats i fångvårdsstyrelsens straffregister för rattfylleri och 21 % för annat brott, varav 3 % för både rattfylleri och annat brott.

Proportionen 9 %, som enbart inkluderar de som tidigare dömts till frihetsstraff, kan icke tolkas som en återfallsfrekvens för rattfyllerister. Begränsningarna hos denna metod illustreras av följande exempel. Om det fr. o. m. år 1942 gäller att:

a) varje år döms lika många personer första gången för rattfylleri (t. ex. 2 000 personer),

b) varje »årskull» första gången dömda följs av lika stor procent återfall,[2] vilka fördelar sig likformigt över ett begränsat antal kalenderår, säg sex år, t. ex. 50 återfall per år under de sex år som följer efter året för första domen,

[1] Endast 5 kvinnor dömdes, och dessa särredovisades.

[2] Återfallen hänföres till tidpunkt för domen, endast första återfallet räknas.

så är fr. o. m. år 1948 relationen (antal tidigare dömda) : (antal första gången dömda) = 300 : 2 000 = 15 % lika med återfallsfrekvensen i rattfylleri.

Tydligtvis är ingendera av förutsättningarna a) och b) realistisk. Och om vi försöker göra förutsättningen a) något mera realistisk genom att antaga, att antalet första gången dömda stiger med 200 varje år (dvs. 2 000 år 1942, 2 200 år 1943, 2 400 år 1944 o. s. v.), medan vi behåller förutsättningarna om återfallsfrekvenserna under b) oförändrade, blir för år 1948 relationen (antal tidigare dömda): (antal första gången dömda) = 375: 3 200 = 11,7 %. Detta skiljer sig sålunda kraftigt från den i exemplet förutsatta återfallsfrekvensen 15 %.

Undersökningen, som utöver återfallsfrekvenserna utförligt behandlade ett flertal intressanta frågor rörande trafiknykterhetsbrotten, kan jämföras med föreliggande undersökning för att belysa förändringarna från 1948/49 till 1953 och 1956. Därvid bör dock beaktas, att Collets material omfattar både personer dömda första gången och återfallsbrottslingar. Trafiknykterhetsbrottslingarna i Collets undersökning är således genomsnittligt mer kriminellt belastade.

### *Inghe 1957*

En undersökning om kriminalitet och alkoholmissbruk, till sin huvuddel utförd av professorn Gunnar Inghe och publicerad av Institutet för maltdrycksforskning 1957,[1] behandlar bl. a. trafiknykterhetsbrotten. Materialet omfattade de 1 293 män, som 1947 dömdes med tillämpning av lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. De bötfällda ingick ej i materialet, som huvudsakligen bestod av rattfyllerister.

Frekvenser för domar avseende första återfallet beräknades för vart och ett av de fem första åren efter domen 1947. Återfallsfrekvenserna uttrycktes i procent av de 1 293 dömda 1947 och blev därför lägre än om de uttryckts i procent av ännu ej ånyo dömda män. Ej endast domar för rattfylleri utan även domar för andra straffregisterbrott räknades som återfall. Den sammanlagda frekvensen för återfall inom fem år var 13,3 % för 919 förstagångsförbrytare[2] och 35,0 % för 374 recidivister,[3] vilket ger återfallsfrekvensen 19,6 % för hela materialet. Återfallsfrekvensen var störst för rattfyllerister under 21 år, genomsnittligt för åldersgrupperna 21—24 år och 25—39 år samt lägst för rattfyllerister över 40 år.

Även straffet samvarierade med återfallsfrekvensen, nämligen så att av 20 villkorligt dömda återföll 9, medan av 1 050 ovillkorligt dömda återföll endast 153, dvs. mindre än 15 %. Vid bedömningen av återfallsfrekvenserna måste beaktas, dels att undersökningen avser de allmänna återfallsfrekvenserna (som alltid är högre än motsvarande särskilda återfallsfrekvenser), och dels att bensinransoneringen 1948 och 1949 minskade återfallsfrekvenserna för det undersökta materialet.

### *Hammarberg 1958*

Byråchefen Cecil Hammarberg utförde 1958 en specialundersökning av återfall i brott bland rattfyllerister, som publicerades i SOS: Brottsligheten 1956 (sid. 13—16). Materialet upptog endast straffregisterbrott och utgjordes av de 1 861 män, vilka dömdes för trafiknykterhetsbrott 1951. Undersökningen gav frekvenser för domar inom fem år avseende första återfallet i dels rattfylleri, 14,0 %, och dels straffregisterbrott överhuvudtaget, 23,3 %. Återfallsfrekvenser beräk-

[1] Kriminalitet och alkoholmissbruk. Meddelande nr 9 från Institutet för maltdrycksforskning. Stockholm 1957.

[2] Förstagångsförbrytare dvs män som före 1947 ej dömts för straffregisterbrott.

[3] Recidivister dvs män som även före 1947 dömts för straffregisterbrott.

nades för 1:a, 2:a, 3:e, 4:e och 5:e året i procent av ännu icke på nytt dömda män. Frekvenserna var resp. år 1,3, 3,3, 3,2, 3,0 och 4,0 %. Av de 1 861 dömda var 1 254 icke tidigare sakfällda för straffregisterbrott. Dessas återfallsfrekvenser var för 1:a, 2:a, 3:e, 4:e och 5:e året resp. 0,6, 2,3, 1,9, 2,1 och 3,4 % samt för de fem åren sammanlagt 10,0 %.

Beräkningarna visar, att återfallsfrekvensen är ungefär lika stor varje år utom första året, då den är låg, vilket bl. a. beror på att några dömda avtjänar fängelsestraff, och att domen icke följer omedelbart på återfallet.

**b) Metodfrågor**

Beräkningar av återfallsfrekvenser har använts för prognoser om brottslingars beteende under tiden efter dom eller verkställt straff. Dessa beräkningar har grundats på frekvenser för återfall i brott, där definitionen av brott och tidrymd för återfall varierat mellan olika undersökningar. Det kan därför vara av intresse att diskutera begreppet återfallsfrekvens med särskild hänsyn tagen till sambandet mellan olika definitioner och respektive återfallsfrekvenser. I stället för begreppen brottsrisk resp. återfallsrisk användes begreppen *brottslingsfrekvens* resp. *återfallsfrekvens*. Härmed uppnås en mera klar begreppsbildning, enär riskbegreppet användes i flera skilda betydelser. Vi skiljer på *observerade* brottslingsfrekvenser resp. återfallsfrekvenser och *förväntade* brottslingsfrekvenser resp. återfallsfrekvenser. För ett givet material, t. ex. personer dömda för rattfylleri 1953, kan vi beräkna en observerad återfallsfrekvens. Om vi därefter använder dessa beräkningar för att förutsäga, hur stor andel av de dömda 1965, som kommer att återfalla i rattfylleri, talar vi om en förväntad återfallsfrekvens. När vi i det följande skriver brottslingsfrekvens resp. återfallsfrekvens, avser vi de observerade relativa frekvenserna av personer med brott resp. återfall i brott, som fastställts genom dom, strafföreläggande eller beslut om åtalseftergift.

Med den *särskilda* återfallsfrekvensen för rattfylleri, avses den frekvens av tidigare för rattfylleri dömda personer, som ånyo begår rattfylleri.

I vissa undersökningar (t. ex. Dahlberg—Lindbergs och Inghes) beräknas även *allmänna* återfallsfrekvenser, dvs. frekvenser för återfall i brott överhuvudtaget för en grupp personer, som dömts för ett visst brott eller ett visst slag av brott.

*Brottsbegrepp och återfallsfrekvenser*

Brottslingsfrekvensen för en grupp av personer beror på *avgränsningen av brottet*. Sålunda blir frekvensen personer med brott mot 4 § trafikbrottslagen (dvs. trafiknykterhetsbrott) mindre än frekvensen brott mot 1—5 §§ samma lag. Ännu större blir frekvensen av brottslingar överhuvudtaget.

Frekvensen brottslingar av visst slag blir även beroende av *vilken grupp av människor* man betraktar. Så är t. ex. frekvensen rattfylleribrottslingar år 1958 större bland dem som 1953 dömdes för rattfylleri än bland dem som tidigare icke dömts för rattfylleri. Det är även tänkbart, att den särskilda återfallsfrekvensen för personer, som dömts för rattfylleri är större än den särskilda återfallsfrekvensen för personer, som dömts för inbrottsstöld, men mindre än den särskilda återfallsfrekvensen för personer, som dömts för stöld, rån eller egenmäktigt förfarande (20 kap. strafflagen).

Allmänt gäller, att den särskilda återfallsfrekvensen tenderar att bli mindre, ju snävare vi definierar den brottskategori, som vi betraktar. Detta illustreras med följande numeriska exempel. Antag att den särskilda återfallsfrekvensen för personer sakfällda för stöld, rån eller egenmäktigt förfarande är 20 %, och att för per-

soner, som dömts för stöld, gäller att 12 % återfaller i stöld, medan 8 % efter domen för stöld sakfälls för rån eller egenmäktigt förfarande. Således gäller i exemplet, att sammanlagt 20 % av de för stöld dömda efter domen fälls för stöld, rån eller egenmäktigt förfarande. Men den särskilda återfallsfrekvensen för personer, som dömts för stöld, blir endast 12 %.

För vissa brottskategorier kan dock brottslingar, som tillhör en snävt definierad brottskategori, visa en högre särskild återfallsfrekvens än brottslingar i den mera omfattande brottskategorin. Särskilda återfallsfrekvenser, som beräknas på material från skilda tidpunkter kan genom en mellanliggande *utvidgning av brottsbeskrivningen* komma att avse något olika brott. De särskilda återfallsfrekvenserna för materialet från den senare tidpunkten tenderar då att bli större än de annars skulle ha blivit (i analogi med exemplet ovan). Sålunda bör hänsyn tagas till utvidgningen av rattfylleribrottet 1941 vid jämförelser mellan Groths och Hammarbergs undersökningar och till utvidgningen 1957 vid jämförelser mellan tidigare undersökningar och den här redovisade.

Dessa utvidgningar har dock sannolikt mindre betydelse för jämförbarheten mellan olika undersökningar än de begränsningar till rattfyllerister, som dömts till frihetsstraff, som Groth gjort, eller till sådana, som intagits i straffregistret, som Hammarberg gjort. Antag exempelvis:

a) att av de 1 861 rattfylleristerna i Hammarbergs material 130 (dvs. 7 %) inom fem år återföll i rattfylleri utan att anteckning härom skedde i straffregistret: de 1 861 får då en sammanlagd återfallsfrekvens av 14 % + 7 % = 21 %; och
b) att av de uppskattningsvis ca 1 000 män, som 1951 dömdes för rattfylleri utan att noteras i straffregistret, sammanlagt 100 (dvs. 10 %) återföll i rattfylleri inom fem år.

Man får då att av 1 861 + 1 000 = 2 861 män, som dömts för rattfylleri 1951, återföll inom 5 år 390 av de 1 861 dömda plus 100 av de 1 000 dömda, dvs. sammanlagt 390 + 100 = 490 män. Det skulle betyda, att den särskilda återfallsfrekvensen för män, som dömts för rattfylleri 1951, vore 490: 2 861, dvs. ca 17 % inom fem år.

### *Tidrymd och återfallsfrekvenser*

Återfallsfrekvenserna beror på *observationstiden* (= längden av den tid för vilken frekvenserna beräknas). En femårig observationstid som i Hammarbergs undersökning av dömda 1951 ger alltså i och för sig en högre återfallsfrekvens än en treårig observationstid som i Dahlberg—Lindbergs undersökning av frigivna 1939—41. Under förutsättning av en approximativt tidsberoende återfallsfrekvens är jämförelsen av frekvenser, som avser olika långa observationstider, enkel. Men vid intensitetsvariationer i återfallsfrekvensen blir denna jämförelse försvårad.

Hänföres återfallen till *tidpunkten för domen* för återfallsbrottet, erhålles en lägre återfallsfrekvens första året än om återfallen hänföres till *tidpunkten för återfallsbrottet,* på grund av tidsförskjutningen mellan brott och dom härför. I Groths och Hammarbergs undersökningar hänföres återfallen till tidpunkten för domen, medan Dahlberg—Lindberg och Inghe hänfört återfallen till tidpunkten för det nya brottet. Att därför Groths och Hammarbergs undersökningar får låga återfallsfrekvenser första året, bestyrks av Hammarbergs resultat: 1,3 % första året och minst 3 % under vart och ett av de följande fyra åren.

### *Brottsrestriktioner och återfallsfrekvenser*

Ett flertal faktorer som bensinransonering, intagning på alkoholist- eller fångvårdsanstalt och körkortsindragning kan tänkas påverka återfallsfrekvensen. Enär dessa

faktorer påverkar återfallsfrekvenserna med olika styrka vid skilda undersökningar, blir skillnader i dessa undersökningars resultat svåra att tolka.

Resultaten av Dahlberg—Lindbergs, Collets och Inghes undersökningar måste ses mot bakgrunden av *bensinransoneringen under kriget* (Dahlberg—Lindbergs) resp. 1948—49 (Collets och Inghes).

Under den tid en straffad person *avtjänar frihetsstraff* eller är *intagen på alkoholistanstalt,* är hans möjligheter att återfalla i brottslighet mycket små. Därför bör i princip denna tid ej inräknas i observationstiden. I praktiken kan dock effekten vara ringa. Om övervägande korta frihetsstraff utmätts, påverkas frekvensen återfallande inom tre år efter domen mycket litet. Av de personer, som omfattades av föreliggande undersökning, dömdes 729 till genomsnittligen 1,7 månaders fängelse 1953 och 1 080 till genomsnittligen 1,7 månaders fängelse 1956. Följande schematiska beräkning visar, att detta hade liten betydelse för återfallsfrekvenserna. Om vi höjer de observerade återfallsfrekvenserna inom tre år proportionellt mot den del av observationstiden, som fängelsevistelsen utgör för personer utan återfall, innebär det en höjning av återfallsfrekvensen för dömda 1953 med ca 0,20 procentenheter och för dömda 1956 en höjning med ca 0,25 procentenheter. Icke heller torde i praktiken hänsyn behöva tagas till vistelse på alkoholistanstalt vid bedömningen av återfallsfrekvenserna. Av de dömda 1953 och 1956 var mindre än 2 % av dem som icke återföll i rattfylleri intagna på alkoholistanstalt under någon del av observationstiden. En höjning av återfallsfrekvensen inom tre år med den metod, som användes för att korrigera för fängelsevistelsen, skulle ge mindre än 0,1 procentenheter både för dömda 1953 och för dömda 1956.

Relationen mellan *körkortsindragning* (= omhändertagande eller återkallelse av körkort enligt vägtrafikförordningens 33 och 35 §§ och återfallsfrekvens kan ej entydigt knytas till åtgärdens varaktighet. Körkortsindragning utgör ju icke något absolut hinder mot rattfylleri. Man kan alltså ej behandla körkortsindragning som en direkt minskning av observationstiden på samma sätt som vistelse på fångvårds- eller alkoholistanstalt. Körkortsindragning minskar förmodligen bilkörning överhuvudtaget, men det faktum, att ca 14 % av de 1953 och 1956 första gången för rattfylleri dömda bilförarna saknade körkort, ger anledning till försiktiga antaganden om körkortsindragningens effekt. Härtill kommer, att ca 95 % av körkortsinnehavarna (dvs. så mycket som ca 70 % av totala antalet första gången dömda) drabbas av körkortsindragning, och att körkorten är indragna en stor del av observationstiden (vanligtvis 6—12 månader), vilket innebär, att varje beräkning av en förväntad återfallsfrekvens med korrektion för körkortsindragningar måste bli starkt beroende av våra antaganden om denna effekt. Slutsatsen av dessa överväganden blir, att återfallsfrekvensen dessvärre måste *beräknas utan korrektion för körkortsindragning.* Härav följer att ändrad praxis i fråga om körkortsindragning liksom t. ex. införande av bensinransonering kan försvåra tolkningen av en jämförelse av återfallsfrekvenser från olika undersökningar.

## *Undersökningens utförande*

### a) Undersökningsplan

Som redan framgått av redogörelsen i föregående avsnitt bör återfallsfrekvenserna studeras på en grupp förstagångsförbrytare, som är homogen med avseende på genomlevd observationstid efter första domen. Nu föreliggande undersökning har utformats så, att två årgångar förstagångsförbrytare följts upp under i genomsnitt 5,5 resp. 2,5 år efter första domen. De båda tidsperioderna valdes så, att de skulle

kunna tillgodose de båda i detta sammanhang aktuella önskemålen att *dels* möjliggöra aktuella uppskattningar av återfallsbeteendet och dess förändringar, *dels* även i princip möjliggöra en jämförelse mellan sådana rattfyllerister, som begick sitt första brott före spritransoneringens upphörande den 1 oktober 1955, och sådana, som begick brottet efter denna tidpunkt. Sålunda valdes att studera de rattfyllerister, som fick sin första dom under åren 1953 och 1956. Dessa två årgångars återfallsbeteende kunde studeras fram till den 1 januari 1959. Eftersläpningen i registreringen omöjliggjorde en längre uppföljning.

De båda årgångarna definierades utifrån *tidpunkten för domen för det första brottet* och ej utifrån datum för själva förseelsens begående, beroende på att endast beteendet efter beslutet om en korrektiv åtgärd ägde relevans. Återfallen däremot tidsbestämdes till den period, under vilken själva brottet begicks.

Ett åtminstone från principiell synpunkt viktigt problem utgör de personer, som under observationstidens gång *avlidit eller avflyttat ur riket.* Om hänsyn icke tages till dessa förhållanden riskerar man en underskattning av återfallsfrekvensen, eftersom ifrågavarande personer icke längre har möjlighet att återfalla och alltså måste frånräknas de återfallskapabla. För att hänsyn till detta skulle kunna tagas, måste varje i undersökningsmaterialet ingående person uppföljas hos pastorsämbetena.

Antalet förstagångsförbrytare under de båda åren var för stort, för att en undersökning av samtliga fall skulle vara möjlig inom den anslagna kostnadsramen. Antalet domar hade mellan de båda åren ökat avsevärt, men målsättningen, att de båda årgångarnas urval bl. a. skulle kunna jämföras med varandra, talade för att urvalen borde innehålla absolut sett ungefär lika många personer, varför urvalsfraktionen sattes lägre för 1956 års rattfyllerister. Av dessa skäl utvaldes, på det sätt som beskrives under b), approximativt hälften av förstagångsbrottslingarna 1953 och en tredjedel av dessa 1956.

**b) Materialinsamling och granskning**

När en person döms för något av trafiknykterhetsbrotten åligger det domstolen att på särskilt formulär anmäla detta till kontrollstyrelsen. Dessa formulär arkiveras på *kontrollstyrelsen* månadsvis efter datum för domen. En person, som döms för rattfylleri, kan emellertid — ehuru dessa fall är sällsynta — i samma dom dömas även för vanligt fylleri. Då uppträder den komplikationen, att anmälan icke sker på den för trafiknykterhetsbrotten avsedda blanketten. Brotten kommer i stället att registreras och arkiveras som vanliga nykterhetsbrott. För att erhålla totala antalet trafiknykterhetsdomar under 1953 och 1956 var det därför nödvändigt att genomgå arkivet för domar över vanliga fylleribrott och ur detta särskilja sådana, där även trafiknykterhetsbrott förekommit.

Efter denna komplettering utvaldes slumpmässigt varannan dom för 1953 och var tredje för 1956, varefter de personer, som domarna gällde, uppsöktes i kontrollstyrelsens straffregister, i första hand för att avgöra om det gällde en förstagångsförbrytare eller ej. Om personen i fråga icke var förstagångsförbrytare, utgick han ur undersökningen, medan man för förstagångsförbrytarna på en särskild blankett antecknade namn, födelse- och bostadsuppgifter samt de uppgifter om brottet och domen, som registerkortet innehöll. Vidare antecknades ev. tidigare fylleribrott och vistelser på alkoholistanstalt samt, icke minst viktigt, ev. återfall i rattfylleri.

Straffregistret innehöll emellertid icke en del önskade uppgifter om de närmare omständigheterna kring brottet (fordonsslag, orsak till upptäckt, alkoholhalt m. m.). Varje blankett sändes därför till *den domstol, som dömt i första instans,* för att de önskade uppgifterna där skulle påföras blanketten. Uppgifterna var av den arten, att de i samtliga fall borde framgå av domstolshandlingarna.

Varje blankett remitterades därefter till respektive *länsstyrelse* för anteckning om tid för återkallelse av körkort. På en mindre del av materialet genomfördes på länsstyrelserna även en kontroll av uppgifterna om körkortsförhållandet enligt domstolshandlingarna.

Vidare tillskrevs pastorsämbetena för att uppgifter måtte erhållas om de som avflyttat ur riket eller avlidit före den 1/1 1959. Slutligen genomgicks det samlade materialet på *fångvårdsstyrelsen* för att uppgifter om när ev. frihetsstraff avtjänats, skulle påföras blanketten från det allmänna straffregistret.

Efter att blankettmaterialet sålunda behandlats av ett flertal myndigheter, återgick det till *kontrollstyrelsen*, för att där en slutlig kontroll av återfallen under den aktuella perioden skulle göras. Möjligheten förelåg nämligen, att det under mellantiden skulle ha kunnat rapporteras något ytterligare återfall, som på grund av utdragen domstolsbehandling icke tidigare hunnit meddelas styrelsen.

Efter denna sista kontroll överfördes uppgifterna på hålkort, varefter de två årgångarna (dömda 1953 resp. 1956) bearbetades parallellt. Indelningarna av materialet utfördes på varje årgång för sig, så att resultatjämförelser mellan årgångarna i huvudsak skulle kunna ske direkt.

Den materialinsamling, för vilken ovan redogjorts, innebar, att man med personuppgifter och domsnummer som identifiering samlade uppgifter från fem olika källor, nämligen från kontrollstyrelsens straffregister, från domstolar, från länsstyrelser, från pastorsämbetena och från fångvårdsstyrelsens straffregister. Dylika övergångar från ett material till ett annat ställer i allmänhet högre krav på uppgifternas kvalitet och konsistens. Om brister föreligger i dessa avseenden, bildas lätt oidentifierbara restgrupper, om vilka uppgifter icke står att få ur en eller flera av källorna. I denna undersökning har dylika oidentifierbara restgrupper bildats, genom att uppgivna körkort icke kunnat återfinnas hos ifrågavarande länsstyrelse, eller genom att personen icke kunnat återfinnas hos pastorsämbetena. Flertalet av de senare fallen befaras vara överförda till obefintlighetsboken. Vad de föregående fallen beträffar synes de peka på möjligheten, att körkortets länsbeteckning och/eller dess nummer enligt domstolshandlingen icke varit det korrekta. I övrigt har samtliga de fall, som först uttogs för studium i kontrollstyrelsens arkiv över domstolsuppgifter, kunnat återfinnas i de övriga materialen.

## *Resultat*

I tabellredovisningen har de oklara fallen uteslutits ur tab. 1—17. Eftersom materialet omfattar 1 340 dömda 1953 och 2 080 dömda 1956, kan man erhålla antalet oklara fall i varje tabell genom att från 1 340 resp. 2 080 subtrahera summan (enligt tabellen) av antalet dömda 1953 resp. 1956. Antalet oklara fall är störst i tabellerna 8, 9, 11, 13, 15, 17 och 23, dvs. framförallt tabeller med indelning av de dömda efter blodalkoholhalt. De procentuella fördelningarna i dessa tabeller blir därför osäkra.

### a) Första trafiknykterhetsbrottet

#### *Köns- och åldersfördelning*

Huvuddelen av de dömda var män. Antalet dömda kvinnor i materialet var endast 5 år 1953 resp. 8 år 1956, dvs. ca 0,4 % båda åren. Kvinnorna har icke särredovisats, enär de utgör en så liten del av materialet, att en bearbetning av kvinnorna för sig blir alltför osäker, och en bearbetning av männen för sig ger samma resultat som en bearbetning av hela materialet.

Åldersfördelningen av de dömda var likartad 1953 och 1956. Huvuddelen (75 % 1953 resp. 70 % 1956) av de dömda befann sig i åldern 20—44 år.[1] En mera noggrann jämförelse mellan åldersfördelningen för dömda 1953 och dömda 1956 förutsätter, att antalet dömda sättes i relation till åldersfördelningen för befolkningen. Enär praktiskt taget alla rattfyllerister är män, har antal rattfyllerister per 100 000 män beräknats för varje åldersgrupp (*tabell 1*). Härvid har materialets »antal dömda 1953» multiplicerats med faktorn 2 och »antal dömda 1956» multiplicerats med faktorn 3, emedan endast hälften resp. en tredjedel av de dömda ingick i materialet år 1953 resp. 1956. Antalet första gången dömda har ökat från 2 680 år 1953 till 6 240 år 1956 eller med 133 %. Om ökningen beräknas per 100 000 män i åldern 16—74 år blir den 128 %. Ökningen har procentuellt sett varit ungefär lika stor i varje åldersgrupp med undantag av de yngsta brottslingarna, vilka ökat mer än andra åldersgrupper.

*Körkortsinnehav*

Bland förarna av körkortspliktiga fordon saknade ca 17 % körkort både 1953 och 1956 (*tabell 2*). Motorcykelförarna saknade körkort i dubbelt så stor utsträckning som bilförarna. Av mopedförarna saknade 84 % 1953 resp. 87 % 1956 körkort, vilka procenttal dock är osäkra på grund av det stora antalet oklara fall. Domstolarna har sannolikt icke utrett mopedförarnas körkortsinnehav lika noggrant som övriga rattfylleristers.

*Fylleri och vistelse på alkoholistanstalt*

För bedömningen av rattfylleristerna är kunskap om deras beteende i nykterhetshänseende av intresse. Här har endast fylleri och vistelse på alkoholistanstalt före rattfylleribrottet medtagits då övriga uppgifter är mera svårtillgängliga. En större andel av de dömda 1956 än av de dömda 1953 var belastade med tidigare fylleribrott, vilket får ses mot bakgrunden av att totala antalet fylleriförseelser kraftigt ökade efter motbokens avskaffande (*tabell 3*).

Före rattfylleribrottet hade 1,8 % av de dömda år 1953 resp. 3,7 % av de dömda 1956 varit intagna på alkoholistanstalt.

*Bostadsort*

En indelning av rattfylleristerna efter bostadsort visar, att frekvensen dömda rattfyllerister är störst i storstäderna (Stockholm, Göteborg och Malmö) och minst på landsbygden (*tabell 4*). Skillnaden torde icke kunna förklaras av varierande biltäthet, enär statistiken över inregistrerade motorfordon tyder på att biltätheten (= antal bilar per 1 000 invånare) skulle vara mindre i städerna än på landsbygden. En del av skillnaden i frekvensen upptäckta rattfylleribrott mellan städer och landsbygd pekar på att procentuellt sett fler begångna rattfylleribrott upptäcks i städerna på grund av mera intensiv polisövervakning. 42—44 % av de dömda i städerna upptäcktes nämligen genom osäker eller felaktig körning, jämfört med ca 33 % för landsbygden.

*Månad för brottet*

Rattfylleribrotten visar en stark säsongvariation med maximum under månaderna juni, juli, augusti och minimum under månaderna december, januari, februari. Överensstämmelsen mellan 1953 och 1956 är mycket god (*tabell 5*).

[1] Åldersuppgifterna här och i det följande avser uppnådda åldersår den 31. 12. 1952 för dömda 1953 resp. den 31.12. 1955 för dömda 1956.

*Fordonstyp*

Indelningen av de dömda efter den typ av fordon, som användes vid första brottet, framgår av *tabell 6*. Den största förändringen från 1953 till 1956 är att andelen mopedförare ökat från 11 % till 33 %.

Fördelningen av de dömda efter fordonstyp ger möjlighet att sätta ökningen av antal dömda mellan 1953 och 1956 i relation till fordonsparkens tillväxt. Det visar sig, att ökningen av antal dömda per 100 000 fordon är 17 % för motorcykelförare, 18 % för lastbilsförare och 19 % för personbilsförare (*tabell 7*). Ökningen för samtliga körkortspliktiga fordon blir 27 %, vilket är mer än ökningen inom delgrupperna. Detta speglar det förhållandet, att antalet personbilar ökat mer än antalet motorcyklar, och att frekvensen rattfylleristers per 100 000 fordon är högre bland personbilsförare än bland motorcykelförare. Ökningen av antal dömda har sålunda uppgått till 17—19 % utöver vad som förklaras av fordonsparkens tillväxt.

*Blodalkoholhalt*

Blodalkoholhalten hos de dömda rattfylleristerna var vanligtvis högre än 0,95 ‰. Endast ca 11 % av de dömda hade lägre alkoholhalt. Den, vars blodprov visade en alkoholhalt av 0,95 ‰ resp. 1,65 ‰, beräknades med stor sannolikhet ha haft minst 0,8 ‰ resp. minst 1,5 ‰ alkoholhalt i sitt blod. Vid domstolens bedömning av blodalkoholhalten svarade alltså gränserna 0,95 ‰ resp. 1,65 ‰ mot lagreglernas 0,8 ‰ resp. 1,5 ‰. I *tabell 8* har därför de dömda indelats efter resultatet av blodanalysen i tre klasser med gränserna 0,95 ‰ och 1,65 ‰.

De dömda 1956 hade i genomsnitt något högre alkoholhalt än de dömda 1953, vilket till en del visar sig hänga samman med att andelen mopedförare steg från 1953 till 1956 (*tabell 9*).

*Upptäcktsorsak*

Materialets indelning efter hur rattfylleribrotten upptäckts framgår av *tabell 10*. Knappt en fjärdedel av de dömda har upptäckts i samband med trafikolyckor, och ca 40 % har upptäckts genom osäker eller felaktig körning. En mindre andel, endast 4—5 %, har upptäckts vid särskilt anordnade kontroller. Indelningen efter upptäcktsorsak och fordonstyp visar, att endast en mindre del av mopedfylleristerna har blivit upptäckta i samband med trafikolyckor, nämligen 7,4 % 1953 och 8,0 % 1956 att jämföra med 26,6 % resp. 30,5 % för förare av körkortspliktiga fordon.

En indelning av de dömda efter blodalkoholhalt och upptäcktsorsak (*tabell 11*), visar, att genom osäker eller felaktig körning upptäckts företrädesvis mera berusade fordonsförare. Av dem, som upptäckts genom osäker eller felaktig körning, hade nämligen 46 % 1953 resp. 51 % 1956 en alkoholhalt av minst 1,65 ‰ att jämföra med 38 % resp. 45 % för dem, som upptäckts vid trafikolycka, eller med 39 % resp. 46 % för fordonsförare, som upptäckts av annan orsak.

*Straff*

Av rattfylleristerna dömdes 37 % 1953 och 41 % 1956 till dagsböter. I två tredjedelar av dessa fall utmättes 50—99 dagsböter (*tabell 12*). Fängelse var det oftast förekommande straffet, och 59 % av de dömda 1953 resp. 56 % 1956 fick ovillkorligt fängelsestraff. Härav dömdes de flesta, 41 % 1953 resp. 44 % 1956, till 1 månads fängelse, 20 % både 1953 och 1956 till 1 månad 15 dagar och 27 % resp. 21 % till 2 månader. För endast 3 % resp. 6 % utmättes 4 månader eller mer. Båda åren erhöll mindre än 5 % av de till fängelsestraff dömda villkorlig dom.

För en del av materialet gäller straffet även strafflagsbrott. År 1953 dömdes 17 % och 1956 dömdes 18 % av rattfylleristerna med tillämpning av strafflagen. De som dömdes med tillämpning av strafflagen erhöll i större utsträckning fängelsestraff än de som dömdes utan tillämpning av strafflagen. Fängelsestraffen var även längre i den förra gruppen, och detta gällde alla åldersgrupper.

En fördelning på straff och *fordonstyp* visar, att trafiknykterhetsbrott med moped bedömes mildare än sådant brott med annat motorfordon (*tabell 13*).

Genomgående för alla åldersgrupper var, att *villkorlig dom* nästan enbart förekom för de rattfyllerister, som dömts även enligt strafflagen (*tabell 14*).

Straffet samvarierar starkt med de dömdas *blodalkoholhalt* (*tabell 15*). Av rattfyllerister med mindre blodalkoholhalt än 0,95 ‰ dömdes de flesta (75 %) till dagsböter. I gruppen med alkoholhalt på 0,95—1,64 ‰ dömdes ca 50 % till dagsböter. Av rattfyllerister med mer än 1,65 ‰ dömdes endast 12 % till dagsböter.

Straffet samvarierar även med *upptäcktsorsaken*, nämligen på så sätt, att de rattfyllerister, som upptäckts vid trafikolyckor, i större utsträckning än andra dömdes till *långa* fängelsestraff (*tabell 16*). De vid trafikolyckor upptäckta dömdes i 13 % av fallen 1953 resp. 17 % av fallen 1956 till fängelse (ovillkorligt) i mer än 2 månader, vilket straff utmättes för 5 % resp. 6 % av de som upptäckts på annat sätt.

Föreligger nu ett orsakssamband mellan de tre faktorerna blodalkoholhalt, upptäcktsorsak och straff? Mellan blodalkoholhalt och upptäcktsorsak är sambandet svagt såsom framgår av tabell 11. Man kan endast påvisa, att en större del av de rattfyllerister, som upptäcktes genom osäker eller felaktig körning, än av övriga rattfyllerister hade hög blodalkoholhalt (minst 1,65 ‰). Detta kan förklara en del av samvariationen mellan upptäcktsorsak och straff. Rattfyllerister, som upptäckts genom osäker eller felaktig körning, fick nämligen oftare fängelsestraff än rattfyllerister upptäckta vid särskilt anordnad kontroll eller av »annan orsak». Detta torde ha berott på den högre blodalkoholhalten. Denna hypotes stödes av den starka samvariationen mellan blodalkoholhalt och straff.

Den andra delen av samvariationen mellan upptäcktsorsak och straff, att de som upptäcktes vid trafikolyckor dömts till längre fängelsestraff än andra, synes vara uttryck för ett orsakssamband mellan upptäcktsorsak och straff, enär hög alkoholhalt är mindre vanlig i denna kategori (tabell 11). De, som upptäckts vid trafikolycka, döms ofta samtidigt för annat brott mot trafikbrottslagen och får då längre fängelsestraff.

Mot bakgrunden av den beskrivna samvariationen mellan blodalkoholhalt och upptäcktsorsak samt mellan upptäcktsorsak och fängelsestraffets längd torde den starka samvariationen mellan blodalkoholhalt och frekvensen fängelsestraff få hänföras till ett motsvarande orsakssamband.

### *Körkortsåterkallelse*

Endast ca 5 % av de dömda 1953 och ca 4 % av de dömda 1956 fick behålla sitt körkort efter rattfylleridomen (*tabell 17*). Nedgången från 5 % till 4 % är dock osäker på grund av det stora antalet oklara fall.

#### b) Återfallsbrott

### *Återfallsfrekvenser*

De rattfyllerister, som dömdes 1953, observerades i genomsnitt under 5,5 år efter domen, medan de som dömdes 1956 i genomsnitt observerades under 2,5 år efter domen. Om man dividerar återfallsfrekvenserna för dömda 1953 med 5,5 och återfallsfrekvenserna för dömda 1956 med 2,5 får man således återfallsfrekvenserna be-

räknade per år. Dessa återfallsfrekvenser är dock ej helt jämförbara eftersom det kan antagas, att återfallsfrekvensen varierar med tiden efter domen. En fängelsevistelse eller en körkortsindragning under en period efter domen får antagas i viss mån begränsa möjligheterna att återfalla. Dessa omständigheter medför, att (t. ex. årliga) återfallsfrekvenser beräknade på grundval av kortare observationsperioder skulle tendera att bli lägre än sådana frekvenser beräknade på längre perioder.

Hänsyn till de nämnda orsakerna till variation i återfallsfrekvenserna skulle kunna tagas t. ex. på så sätt, att man endast betraktar återfall som ej begåtts under de tider, då den återfallande förvarats i fängelse eller haft sitt körkort indraget. Den sammanlagda observationstiden minskas sedan med den sammanlagda tiden för de dömdas avtjänade fängelsestraff och körkortsindragningar. En återfallsfrekvens beräknas sedan genom division av antal återfall med observationstid. En annan möjlighet vore att basera beräkningen av observationstiden på varierande återfallsfrekvenser för de olika perioderna. I och för sig tillåter det föreliggande statistiska materialet sådana beräkningar. Då återfallsfrekvenserna emellertid skulle kunna tänkas variera med tidpunkten efter domen även av andra skäl än de nu nämnda och då varierande mått av subjektiva bedömanden kommer att vidlåda tolkningen av kalkyler av ovan exemplifierat slag, har några sådana beräkningar icke här utförts.

Huvuddelen av de återfallande begick endast ett återfallsbrott under observationstiden (*tabell 18*). Andelen återfallande med två eller flera återfall var större för dömda 1953 än för dömda 1956, vilket sannolikt beror på den längre observationstiden för dömda 1953.

### *Kön, ålder och återfallsfrekvens*

Ingen av de 5 resp. 8 dömda kvinnorna återföll i rattfylleri under observationstiden.

Återfallsfrekvensen sjönk med stigande ålder från 23 % år 1953 resp. 10 % 1956 för personer yngre än trettio år till 12 % år 1953 resp. 6 % 1956 för personer femtio år och äldre (*tabell 19*).

### *Fylleri och återfallsfrekvens*

Personer med fylleriförseelse före första rattfylleribrottet hade väsentligt högre återfallsfrekvens än personer utan fylleriförseelse. Medan återfallsfrekvensen för dömda utan tidigare fylleriförseelser var 15 % 1953 resp. 7 % 1956, var återfallsfrekvensen för dem som tidigare sakfällts för fylleri (en eller flera gånger) 31 % 1953 resp. 14 % 1956. Den väsentliga skillnaden ligger här mellan gruppen utan resp. gruppen med fylleriförseelser, även om indelningen efter antal fylleriförseelser (*tabell 20*) visar, att återfallsfrekvensen är mindre för personer med en fylleriförseelse än för sådana med flera förseelser.

### *Bostadsort och återfallsfrekvens*

Rattfylleristerna i Stockholm, Göteborg och Malmö visade något högre återfallsfrekvens än rattfylleristerna i övriga städer och på landsbygden (*tabell 21*). Detta säger dock endast, att en större andel av de dömda i städerna än på landsbygden på nytt begått rattfylleribrott, som upptäckts och föranlett ansvar. Detta låter sig väl förenas med ett antagande om att en lika stor andel av de första gången dömda i städerna och på landsbygden begått nya rattfylleribrott. Om nämligen en

större del av de i städerna begångna brotten upptäckts än av de på landsbygden begångna, blir frekvensen upptäckta återfall större i städerna än på landsbygden.[1]

*Fordonstyp och återfallsfrekvens*

Mopedförarna visade en något högre återfallsfrekvens än andra (*tabell 22*). Återfallsfrekvenserna för hela materialet, som är 18,8 % resp. 9,1 %, skulle bli 18,1 % resp. 7,8 %, om mopedförarna exkluderades. Även här kan dock variationer i återfallsfrekvenserna vara en följd av skillnader i upptäcktsfrekvenserna.

*Blodalkoholhalt och återfallsfrekvens*

Rattfyllerister med hög blodalkoholhalt fick högre återfallsfrekvens än genomsnittet (*tabell 23*). Det torde emellertid vara sannolikt, att rattfylleri upptäcks i större utsträckning ju högre blodalkoholhalt brottslingen har. Detta skulle medföra en högre frekvens upptäckta återfall för dessa brottslingar, om de har hög blodalkoholhalt även vid återfallen.

*Upptäcktsorsak och återfallsfrekvens*

De rattfyllerister, som upptäcktes vid särskilt anordnade kontroller, hade lägre återfallsfrekvens än andra rattfyllerister (*tabell 24*). Även denna skillnad i återfallsfrekvenser kan tänkas bero på skilda upptäcktsfrekvenser.

*Straff och återfallsfrekvens*

De rattfyllerister, som dömts till ovillkorligt fängelse i mer än två månader, hade en väsentligt högre återfallsfrekvens än de som dömts till dagsböter eller fängelse under kortare tid (*tabell 25*). Återfallsfrekvensen för de villkorligt dömda blir något osäker på grund av det ringa antalet villkorliga domar.

1 Jfr ovan under »bostadsort».

## *Statistiska tabeller*

*Tabell 1. Åldersfördelning*

| Ålder | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | | Män i tusental den 31/12 | | Uppskattat antal dömda per 100 000 män | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % | 1952 | 1955 | 1953 | 1956 |
| T. o. m. 17..... | 6 | 0,4 | 23 | 1,1 | 85[1] | 94[1] | 14 | 73 |
| 18—19..... | 40 | 3,0 | 61 | 2,9 | 83 | 89 | 96 | 206 |
| 20—24..... | 137 | 10,3 | 224 | 10,8 | 225 | 215 | 122 | 313 |
| 25—29..... | 231 | 17,2 | 310 | 14,9 | 253 | 235 | 183 | 396 |
| 30—34..... | 235 | 17,5 | 321 | 15,4 | 281 | 270 | 167 | 357 |
| 35—39..... | 197 | 14,7 | 330 | 15,9 | 270 | 273 | 146 | 363 |
| 40—44..... | 198 | 14,8 | 261 | 12,6 | 277 | 273 | 143 | 287 |
| 45—49..... | 116 | 8,7 | 245 | 11,8 | 250 | 268 | 93 | 274 |
| 50—54..... | 91 | 6,8 | 163 | 7,8 | 224 | 236 | 81 | 207 |
| 55—59..... | 47 | 3,6 | 79 | 3,8 | 192 | 204 | 49 | 116 |
| 60—64..... | 24 | 1,8 | 41 | 2,0 | 160 | 170 | 30 | 72 |
| 65—69..... | 11 | 0,8 | 18 | 0,9 | 135 | 140 | 16 | 39 |
| 70—74..... | 5 | 0,4 | 3 | 0,1 | 100 | 106 | 10 | 8 |
| Summa | 1 338 | 100,0 | 2 079 | 100,0 | 2 534 | 2 573 | 106 | 242 |

[1] Det antal män som uppnått 16 men ej 18 års ålder den 31/12-52 resp. 31/12-55.

*Tabell 2. Körkortsinnehav*

| År | Körkorts-innehav | Personbil | | Lastbil | | Motorcykel | | Omni-buss | Trak-tor | Summa kör-kortspliktiga fordon | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Antal | % | Antal | % | Antal | % | Antal | Antal | Antal | % |
| 1953 | Med | 587 | 87,6 | 195 | 85,2 | 160 | 67,8 | 5 | 9 | 956 | 82,6 |
| | Utan | 83 | 12,4 | 34 | 14,8 | 76 | 32,2 | 1 | 7 | 201 | 17,4 |
| 1956 | Med | 791 | 85,0 | 180 | 89,6 | 124 | 67,0 | 7 | 10 | 1 112 | 83,0 |
| | Utan | 140 | 15,0 | 21 | 10,4 | 61 | 33,0 | 2 | 4 | 228 | 17,0 |

*Tabell 3. Tidigare fylleriförseelser*

| Antal fylleribrott | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | |
|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % |
| 0 | 1 042 | 77,8 | 1 457 | 70,1 |
| 1 | 170 | 12,7 | 321 | 15,4 |
| 2 | 61 | 4,6 | 123 | 5,9 |
| 3 | 27 | 2,0 | 77 | 3,7 |
| 4 | 12 | 0,9 | 37 | 1,8 |
| 5 | 7 | 0,5 | 19 | 0,9 |
| 6—10 | 18 | 1,3 | 31 | 1,5 |
| 11— | 3 | 0,2 | 15 | 0,7 |
| Summa | 1 340 | 100,0 | 2 080 | 100,0 |

*Tabell 4. Bostadsort*

| Bostadsort | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | | Män i tusental den 31/12 | | Uppskattat antal dömda per 100 000 män | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % | 1952 | 1955 | 1953 | 1956 |
| Sthlm, Gbg, Malmö | 428 | 31,9 | 577 | 27,7 | 624 | 651 | 137 | 266 |
| Övriga städer | 464 | 34,6 | 779 | 37,5 | 1 028 | 1 080 | 90 | 216 |
| Landsbygden | 447 | 33,4 | 723 | 34,8 | 1 911 | 1 903 | 47 | 114 |
| Hela riket | 1 339 | 100,0 | 2 079 | 100,0 | 3 564 | 3 634 | 75 | 172 |

*Tabell 5. Månad för brottet*

| Månad | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | |
|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % |
| Januari | 55 | 4,1 | 89 | 4,3 |
| Februari | 78 | 5,9 | 82 | 3,9 |
| Mars | 92 | 6,9 | 132 | 6,4 |
| April | 106 | 8,0 | 163 | 7,8 |
| Maj | 154 | 11,6 | 191 | 9,2 |
| Juni | 176 | 13,2 | 240 | 11,5 |
| Juli | 164 | 12,3 | 236 | 11,4 |
| Augusti | 126 | 9,5 | 282 | 13,6 |
| September | 101 | 7,6 | 241 | 11,6 |
| Oktober | 129 | 9,7 | 208 | 10,0 |
| November | 87 | 6,5 | 122 | 5,9 |
| December | 65 | 4,9 | 92 | 4,4 |
| Summa | 1 333 | 100,0 | 2 078 | 100,0 |

*Tabell 6. Fordonstyp*

| Fordonstyp | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | |
|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % |
| Personbil | 685 | 51,3 | 964 | 46,5 |
| Lastbil | 232 | 17,4 | 207 | 10,0 |
| Omnibuss | 7 | 0,5 | 9 | 0,4 |
| Motorcykel | 243 | 18,2 | 193 | 9,3 |
| Traktor | 17 | 1,3 | 14 | 0,7 |
| Moped | 150 | 11,2 | 684 | 33,0 |
| Summa | 1 334 | 100,0 | 2 071 | 100,0 |

*Tabell 7. Dömda per 100 000 fordon*

| Fordonstyp | Uppskattat antal dömda | | Inreg. fordon i tusental den 31/12 | | Dömda per 100 000 fordon | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1953 | 1956 | 1952 | 1955 | 1953 | 1956 | Ökn. % |
| Personbil | 1 370 | 2 892 | 361 | 637 | 380 | 454 | 19,5 |
| Lastbil | 464 | 621 | 97 | 110 | 478 | 565 | 18,2 |
| Motorcykel | 486 | 579 | 287 | 292 | 169 | 198 | 17,2 |
| Körkortspliktigt fordon (exkl. traktor) | 2 334 | 4 119 | 753 | 1 047 | 310 | 393 | 26,8 |

*Tabell 8. Blodalkoholhalt*

| Blodalkoholhalt ‰ | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | |
|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % |
| 0 —0,94 | 163 | 13,1 | 178 | 9,2 |
| 0,95—1,64 | 566 | 45,4 | 853 | 43,6 |
| 1,65— | 516 | 41,5 | 924 | 47,2 |
| Summa | 1 245 | 100,0 | 1 955 | 100,0 |

*Tabell 9. Blodalkoholhalt och fordonstyp*

| År | Blodalkoholhalt ‰ | Personbil, Lastbil, Buss, Motorcykel | | Traktor | Moped | | Summa | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Antal | % | Antal | Antal | % | Antal | % |
| 1953 | 0 —0,94 | 140 | 12,9 | 1 | 22 | 15,3 | 163 | 13,1 |
| | 0,95—1,64 | 510 | 47,0 | 6 | 49 | 34,0 | 565 | 45,5 |
| | 1,65— | 435 | 40,1 | 6 | 73 | 50,7 | 514 | 41,4 |
| | Summa | 1 085 | 100,0 | 13 | 144 | 100,0 | 1 242 | 100,0 |
| 1956 | 0 —0,94 | 134 | 10,5 | — | 42 | 6,3 | 176 | 9,0 |
| | 0,95—1,64 | 573 | 45,0 | 4 | 276 | 41,4 | 853 | 43,7 |
| | 1,65— | 567 | 44,5 | 7 | 349 | 52,3 | 923 | 47,3 |
| | Summa | 1 274 | 100,0 | 11 | 667 | 100,0 | 1 952 | 100,0 |

*Tabell 10. Upptäcktsorsak*

| Upptäcktsorsak | Körkortspl. fordon | | Moped | | Summa | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % | Antal | % |
| **Dömda 1953** | | | | | | |
| Trafikolycka m. dödlig utgång | 9 | 0,8 | — | — | 9 | 0,7 |
| Trafikolycka m. annan personskada | 87 | 7,5 | 6 | 4,0 | 93 | 7,1 |
| Trafikolycka m. enbart egendomsskada | 212 | 18,3 | 5 | 3,4 | 217 | 16,6 |
| Osäker el. felaktig körning | 420 | 36,3 | 95 | 64,2 | 515 | 39,5 |
| Särskild kontroll | 48 | 4,2 | 4 | 2,7 | 52 | 4,0 |
| Annan orsak | 380 | 32,9 | 38 | 25,7 | 418 | 32,1 |
| Summa | 1 156 | 100,0 | 148 | 100,0 | 1 304 | 100,0 |
| **Dömda 1956** | | | | | | |
| Trafikolycka m. dödlig utgång | 9 | 0,7 | — | — | 9 | 0,4 |
| Trafikolycka m. annan personskada | 97 | 7,1 | 36 | 5,3 | 133 | 6,5 |
| Trafikolycka m. enbart egendomsskada | 312 | 22,7 | 18 | 2,7 | 330 | 16,1 |
| Osäker el. felaktig körning | 416 | 30,3 | 398 | 59,0 | 814 | 39,8 |
| Särskild kontroll | 66 | 4,8 | 28 | 4,1 | 94 | 4,6 |
| Annan orsak | 472 | 34,4 | 195 | 28,9 | 667 | 32,6 |
| Summa | 1 372 | 100,0 | 675 | 100,0 | 2 047 | 100,0 |

*Tabell 11. Blodalkoholhalt och upptäcktsorsak*

| Blodalkoholhalt | Trafikolycka | | Osäker el. felaktig körning | | Särskild kontroll | | Annan orsak | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % | Antal | % | Antal | % |
| **Dömda 1953** | | | | | | | | |
| 0 —0,94 | 46 | 15,2 | 59 | 12,6 | 4 | 7,8 | 49 | 12,4 |
| 0,95—1,64 | 141 | 46,7 | 194 | 41,3 | 24 | 47,1 | 192 | 48,5 |
| 1,65— | 115 | 38,1 | 217 | 46,2 | 23 | 45,1 | 155 | 39,1 |
| Summa | 302 | 100,0 | 470 | 100,0 | 51 | 100,0 | 396 | 100,0 |
| **Dömda 1956** | | | | | | | | |
| 0 —0,94 | 47 | 10,5 | 55 | 7,0 | 13 | 14,3 | 58 | 9,4 |
| 0,95—1,64 | 198 | 44,4 | 330 | 41,9 | 47 | 51,6 | 272 | 44,2 |
| 1,65— | 201 | 45,1 | 402 | 51,1 | 31 | 34,1 | 285 | 46,3 |
| Summa | 446 | 100,0 | 787 | 100,0 | 91 | 100,0 | 615 | 100,0 |

*Tabell 12. Lagrum och straff*

| Straff | § 4 mom. 1 | | § 4 mom. 2 | | § 4 + TBL | | § 4 + SL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1953 | 1956 | 1953 | 1956 | 1953 | 1956 | 1953 | 1956 |
| Dagsböter < 50 | 17 | 28 | 65 | 108 | 21 | 19 | 2 | 13 |
| » 50—99 | 45 | 155 | 133 | 229 | 101 | 107 | 23 | 48 |
| » 100—120 | 4 | 19 | 11 | 18 | 19 | 30 | 4 | 13 |
| Fängelse 1 mån | 214 | 371 | 10 | 15 | 65 | 86 | 12 | 17 |
| » 1,5 mån | 53 | 95 | — | — | 77 | 94 | 14 | 26 |
| » 2 mån | 82 | 72 | 2 | — | 89 | 118 | 28 | 39 |
| » ≥ 2,5 mån | 6 | 17 | — | — | 38 | 56 | 39 | 74 |
| Villkorlig dom | 3 | 7 | — | 2 | 3 | 2 | 18 | 36 |
| Summa | 424 | 764 | 221 | 372 | 413 | 512 | 140 | 266 |

TBL = annat brott mot trafikbrottslagen än trafiknykterhetsbrott.
SL = strafflagsbrott, ev. jämte TBL.

*Tabell 13 Straff och fordonstyp*

| Straff | § 4 mom 1 | | § 3 mom 2 | | § 4 + TBP | | § 4 + SL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1953 | 1956 | 1953 | 1956 | 1953 | 1956 | 1953 | 1956 |
| Dagsböter, Mopeder | 39 | 181 | 26 | 144 | 10 | 33 | 1 | 25 |
| » Körkortspl. fordan | 34 | 30 | 185 | 214 | 134 | 127 | 41 | 76 |
| Fängelse 1—2 mån. Mopeder | 48 | 192 | — | 1 | 15 | 41 | 3 | 23 |
| » » Körkortspl. fordon | 314 | 359 | 12 | 14 | 231 | 271 | 60 | 71 |
| Fängelse > 2 mån. Mopeder | — | 3 | — | — | — | 2 | 1 | 16 |
| » » Körkortspl. fordon | 7 | 13 | — | — | 40 | 57 | 40 | 75 |
| Villkorlig dom. Mopeder | 1 | 3 | — | 2 | 1 | 1 | — | 8 |
| » » Körkortspl. fordon | 2 | 5 | — | — | 2 | 1 | 31 | 37 |
| Summa Mopeder | 88 | 379 | 26 | 147 | 26 | 77 | 5 | 72 |
| » Körkortspl. fordon | 357 | 407 | 197 | 228 | 407 | 456 | 172 | 259 |

*Tabell 14. Villkorlig dom*

| Ålder | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | SL | | Icke SL | | SL | | Icke SL | |
| | Ovillk. | Villk. | Ovillk. | Villk. | Ovillk. | Villk. | Ovillk. | Villk. |
| T. o. m. 17 | — | 2 | — | — | 1 | 5 | 1 | — |
| 18—19 | 3 | 8 | 6 | — | 15 | 12 | 4 | — |
| 20—24 | 19 | 11 | 43 | 1 | 49 | 12 | 75 | 3 |
| 25—29 | 31 | 5 | 99 | 1 | 30 | 8 | 141 | 2 |
| 30—34 | 24 | 3 | 125 | 2 | 34 | 2 | 153 | 2 |
| 35—w | 29 | 2 | 396 | 2 | 57 | 8 | 579 | 5 |
| Summa antal | 106 | 31 | 669 | 6 | 186 | 47 | 953 | 12 |
| » % | 77,4 | 22,6 | 99,1 | 0,9 | 79,8 | 20,2 | 98,8 | 1,2 |

*Tabell 15. Straff och alkoholhalt*

| Straff | Blodalkoholhalt | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0—0,94 | | 0,95—1,64 | | 1,65— | |
| | Antal | % | Antal | % | Antal | % |
| **Dömda 1953** | | | | | | |
| Dagsböter | 118 | 75,2 | 268 | 49,4 | 59 | 11,8 |
| Fängelse 1—2 mån | 33 | 21,0 | 227 | 41,9 | 386 | 77,2 |
| Fängelse > 2 mån | 3 | 1,9 | 34 | 6,3 | 46 | 9,2 |
| Villkorlig dom | 3 | 1,9 | 13 | 2,4 | 9 | 1,8 |
| Summa | 157 | 100,0 | 542 | 100,0 | 500 | 100,0 |
| **Dömda 1956** | | | | | | |
| Dagsböter | 138 | 79,3 | 498 | 59,7 | 151 | 16,7 |
| Fängelse 1—2 mån | 21 | 12,1 | 274 | 32,9 | 638 | 70,4 |
| Fängelse > 2 mån | 9 | 5,2 | 41 | 4,9 | 97 | 10,7 |
| Villkorlig dom | 6 | 3,4 | 21 | 2,5 | 20 | 2,2 |
| Summa | 174 | 100,0 | 834 | 100,0 | 906 | 100,0 |

*Tabell 16. Straff och upptäcktsorsak*

| Straff | Upptäcktsorsak | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Trafikolycka | | Osäker eller felaktig körning | | Särskild kontroll | | Annan orsak | |
| | Antal | % | Antal | % | Antal | % | Antal | % |
| **Dömda 1953** | | | | | | | | |
| Dagsböter | 97 | 31,0 | 163 | 34,6 | 29 | 55,8 | 172 | 40,8 |
| Fängelse 1—2 mån | 162 | 51,8 | 274 | 58,2 | 21 | 40,4 | 218 | 51,7 |
| Fängelse > 2 mån | 42 | 13,4 | 25 | 5,3 | 1 | 1,9 | 17 | 4,0 |
| Villkorlig dom | 12 | 3,8 | 9 | 1,9 | 1 | 1,9 | 15 | 3,6 |
| Summa | 313 | 100,0 | 471 | 100,0 | 52 | 100,0 | 422 | 100,0 |
| **Dömda 1956** | | | | | | | | |
| Dagsböter | 133 | 28,6 | 346 | 43,2 | 50 | 53,2 | 297 | 45,4 |
| Fängelse 1—2 mån | 239 | 51,4 | 395 | 49,3 | 42 | 44,7 | 296 | 45,3 |
| Fängelse > 2 mån | 78 | 16,8 | 46 | 5,7 | 1 | 1,1 | 39 | 6,0 |
| Villkorlig dom | 15 | 3,2 | 14 | 1,7 | 1 | 1,1 | 22 | 3,4 |
| Summa | 465 | 100,0 | 801 | 100,0 | 94 | 100,0 | 654 | 100,0 |

*Tabell 17. Körkortsindragning*

| Körkortsindragning | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | |
|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % |
| Indraget | 930 | 95,0 | 1 166 | 95,8 |
| Ej indraget | 49 | 5,0 | 51 | 4,2 |
| Summa | 979 | 100,0 | 1 217 | 100,0 |

*Tabell 18. Antal återfall*

| Antal återfall | Dömda 1953 | | Dömda 1956 | |
|---|---|---|---|---|
| | Antal | % | Antal | % |
| 0 | 1 088 | 81,2 | 1 891 | 90,9 |
| 1 | 184 | 13,7 | 150 | 7,2 |
| 2 | 50 | 3,7 | 34 | 1,6 |
| 3 | 12 | 0,9 | 4 | 0,2 |
| 4 | 6 | 0,4 | 1 | 0,0 |
| Summa | 1 340 | 100,0 | 2 080 | 100,0 |

*Tabell 19. Ålder och återfall*

| Ålder | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal återfall | | | Återfallande % | Antal återfall | | | Återfallande % |
| | 0 | 1 | 2—4 | | 0 | 1 | 2—4 | |
| T. o. m. 19.... | 35 | 10 | 1 | 24 | 69 | 14 | 1 | 18 |
| 20—24..... | 106 | 21 | 10 | 22 | 195 | 24 | 5 | 13 |
| 25—29..... | 177 | 37 | 17 | 23 | 290 | 15 | 5 | 6 |
| 30—34..... | 192 | 32 | 11 | 18 | 287 | 24 | 10 | 11 |
| 35—39..... | 157 | 31 | 9 | 20 | 294 | 29 | 7 | 11 |
| 40—49..... | 263 | 38 | 13 | 16 | 470 | 26 | 10 | 7 |
| 50—59..... | 124 | 10 | 4 | 10 | 228 | 14 | — | 6 |
| 60—74..... | 32 | 5 | 3 | 20 | 57 | 4 | 1 | 8 |
| Summa | 1 088[1] | 184 | 68 | 18,8 | 1 891[2] | 150 | 39 | 9,1 |

[1] Häri ingår 2 oklara fall.
[2] Häri ingår 1 oklart fall.

*Tabell 20. Fylleri och återfall*

| Antal fylleriförseelser | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal återfall | | | Återfallande % | Antal återfall | | | Återfallande % |
| | 0 | 1 | 2—4 | | 0 | 1 | 2—4 | |
| 0 ..... | 882 | 120 | 40 | 15 | 1 358 | 86 | 13 | 7 |
| 1 ..... | 126 | 30 | 14 | 26 | 283 | 29 | 9 | 12 |
| 2—26..... | 80 | 34 | 14 | 38 | 250 | 35 | 17 | 17 |
| Summa | 1 088 | 184 | 68 | 18,8 | 1 891 | 150 | 39 | 9,1 |

*Tabell 21. Bostadsort och återfall*

| Bostadsort | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal återfall | | | Återfallande % | Antal återfall | | | Återfallande % |
| | 0 | 1 | 2—4 | | 0 | 1 | 2—4 | |
| Sthlm, Gbg och Malmö | 343 | 63 | 22 | 20 | 506 | 51 | 20 | 12 |
| Övriga städer | 379 | 64 | 21 | 18 | 713 | 56 | 10 | 8 |
| Landsbygden | 366 | 56 | 25 | 18 | 671 | 43 | 9 | 7 |
| Summa | 1 088 | 184[1] | 68 | 18,8 | 1 891[2] | 150 | 39 | 9,1 |

[1] Häri ingår 1 oklart fall.
[2] Häri ingår 1 oklart fall.

*Tabell 22. Fordonstyp och återfall*

| Fordonstyp | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal återfall | | | Återfallande % | Antal återfall | | | Återfallande % |
| | 0 | 1 | 2—4 | | 0 | 1 | 2—4 | |
| Personbil | 574 | 87 | 24 | 16 | 883 | 70 | 11 | 8 |
| Lastbil | 185 | 36 | 11 | 20 | 194 | 10 | 3 | 6 |
| Omnibuss | 6 | 1 | 0 | .. | 8 | 1 | 0 | .. |
| Motorcykel | 192 | 34 | 17 | 21 | 179 | 12 | 2 | 7 |
| Traktor | 13 | 2 | 2 | .. | 14 | 0 | 0 | .. |
| Moped | 113 | 24 | 13 | 25 | 604 | 57 | 23 | 12 |
| Summa | 1 088[1] | 184 | 68[2] | 18,8 | 1 891[3] | 1 50 | 39 | 9,1 |

[1] Häri ingår 5 oklara fall.
[2] Häri ingår 1 oklart fall.
[3] Häri ingår 9 oklara fall.

*Tabell 23. Blodalkoholhalt och återfall*

| Blodalkoholhalt ‰ | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal återfall | | | Återfallande % | Antal återfall | | | Återfallande % |
| | 0 | 1 | 2—4 | | 0 | 1 | 2—4 | |
| 0—0,94 | 138 | 17 | 8 | 15 | 168 | 10 | — | 6 |
| 0,95—1,65 | 465 | 74 | 27 | 18 | 775 | 62 | 16 | 9 |
| Mer än 1,65 | 397 | 89 | 30 | 23 | 826 | 75 | 23 | 11 |
| Oklara fall | 88 | 4 | 3 | .. | 122 | 3 | — | .. |
| Summa | 1 088 | 184 | 68 | 18,8 | 1 891 | 150 | 39 | 9,1 |

*Tabell 24. Upptäcktsorsak och återfall*

| Upptäcktsorsak | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal återfall | | | Återfallande % | Antal återfall | | | Återfallande % |
| | 0 | 1 | 2—4 | | 0 | 1 | 2—4 | |
| Trafikolycka med personskada | 85 | 12 | 9 | 20 | 132 | 11 | 2 | 9 |
| Trafikolycka med enbart egendomsskada | 179 | 26 | 13 | 18 | 306 | 20 | 5 | 8 |
| Osäker eller felaktig körning | 420 | 73 | 22 | 18 | 731 | 68 | 19 | 11 |
| Särskild kontroll | 45 | 5 | 2 | 13 | 90 | 3 | 2 | 5 |
| Annan orsak | 334 | 63 | 22 | 20 | 612 | 46 | 11 | 9 |
| Oklara fall | 25 | 5 | — | .. | 20 | 2 | — | .. |
| Summa | 1 088 | 184 | 68 | 18,8 | 1 891 | 150 | 39 | 9,1 |

*Tabell 25. Straff och återfall*

| Straff | Dömda 1953 | | | | Dömda 1956 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal återfall | | | Återfallande % | Antal återfall | | | Återfallande % |
| | 0 | 1 | 2—4 | | 0 | 1 | 2—4 | |
| Dagsböter | 389 | 62 | 21 | 18 | 774 | 49 | 13 | 7 |
| Fängelse i 1—2 mån | 567 | 84 | 35 | 17 | 885 | 73 | 15 | 9 |
| Fängelse i mer än 2 mån | 60 | 22 | 7 | 33 | 140 | 17 | 10 | 16 |
| Villkorlig dom | 29 | 8 | 1 | 24 | 53 | 6 | — | 10 |
| Oklara fall | 43 | 8 | 4 | .. | 39 | 5 | 1 | .. |
| Summa | 1 088 | 184 | 68 | 18,8 | 1 891 | 150 | 39 | 9,1 |

BILAGA 2

# Medicinsk expertredogörelse

Redogörelsen har utarbetats av professorn *Roger Bonnichsen* och amanuensen *Lars Sjöberg* i samråd med professorerna *Stig Björkman* och *Hugo Theorell.* Avsnittet om läkemedel, som kan inverka på motorfordonsförarens körförmåga, har dock skrivits av Björkman. Avdelningsdirektören *Carl Johan Åberg* har medverkat till avsnittet om läkaromdömet om alkoholpåverkan. Institutet för maltdrycksforskning har lämnat ekonomiskt stöd till utförda undersökningar. Till de i litteraturförteckningen upptagna arbetena hänvisas i texten genom angivande inom parentes av deras nummer i förteckningen.

## *Alkoholens inverkan på människan*

Effekten av alkoholförtäring kan studeras och objektivt registreras på flertalet organsystem i organismen. Viktigast i föreliggande sammanhang är emellertid dess verkan på centrala nervsystemet. Det förhållandet, att en mindre alkoholdos kan tyckas verka »stimulerande» är endast ett uttryck för att en av naturliga orsaker betingad och således normal olustkänsla hämmas.

I det läkarprotokoll, som upprättas vid undersökningen av en för rattfylleri misstänkt person, tar man huvudsakligen hänsyn till grövre störningar i centrala nervsystemets funktion. Därför erhålles ofta inga säkra upplysningar om sådana mera subtila rubbningar av de fysiska funktionerna, som icke desto mindre än av stor betydelse för vederbörandes förmåga att på ett betryggande sätt framföra motorfordon, såsom omdömesförmåga, observans, reaktionshastighet, uppmärksamhet, avståndsbedömning o. dyl. Även mindre mängder alkohol kan påverka dessa funktioner.

De symtom på alkoholpåverkan, som uppstår efter alkoholförtäring, varierar från individ till individ. Det förekommer ett otal variationer i den bild, som en alkoholpåverkad person företer, beroende på vilka symtom som är mest framträdande och vilken personlighet som kommer fram om de inlärda egenskaperna bortfaller.

Då det gäller uppträdandet i trafiksammanhang är det av betydelse att vid alkoholpåverkan syn, hörsel, uppmärksamhet, reaktionstid och omdömesförmåga som regel först blir nedsatta, och att de hämningar som i stor utsträckning på ett fördelaktigt sätt kontrollerar våra handlingar i det dagliga livet mer eller mindre bortfaller.

Som regel torde först vid högre alkoholhalter kontrollen över musklerna mer eller mindre förloras med ostadig gång, osäkra handrörelser och sluddrande tal som följd.

Vilka symtom som är mest framträdande vid en viss alkoholhalt i blodet är, som ovan påpekats, individuellt mycket varierande. Ibland överväger de psykiska, ibland de motoriska symtomen. Det är därför ofta svårt att avgöra, om en person skall betecknas som lätt, måttligt eller starkt påverkad. Följaktligen borde lagens formulering vara sådan, att förbud gällde mot att framföra motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Under en viss låg promillegräns skulle således alkoholpåverkan i lagens mening icke föreligga.

Bland de individuella variationerna bör även nämnas det förhållandet, att toleransen för alkohol kan variera med vanan respektive ovanan vid alkoholförtäring. För samma dos alkohol reagerar mången gång en vid regelbunden och stor alkoholförtäring van person med mindre påtagliga symtom än en vid alkohol ovan person.

Ett förhållande, som emellanåt kan vilseleda en icke rutinerad iakttagare, är vissa alkoholpåverkade personers förmåga att i en sådan betydelsefull situation som exempelvis en läkarundersökning kunna strama upp sig och för en stund maskera förgiftningssymtomen. Detta torde kunna förklara en del av den stundom till synes bristande överensstämmelsen mellan läkarens slutsatser rörande graden av alkoholpåverkan och den föreliggande blodalkoholhalten.

Efter en alkoholdebauche följer gärna det s. k. bakruset. Detta kännetecknas förutom av vissa ofta påtagliga rubbningar i den normala sinnesstämningen i form av exempelvis retlighet och bristande psykisk balans även av allmän trötthet och slöhet.

Otaliga arbeten har publicerats över alkoholens inverkan på människan (se t. ex. 1, 2, 3, 4).

## *Etylalkoholbestämning*

Alkohol har i många avseenden stor betydelse inom rättsmedicinen och ett flertal metoder för bestämning av alkohol i blod och urin hur publicerats. *Lundquist* (5) har skrivit en översikt rörande hittills publicerade metoder samt utförligt beskrivit Widmarks mikrometod och ADH-metoden. *Harger* (3) har behandlat alkoholens betydelse inom rättsmedicinen. I denna artikel beskriver han de hittills använda metoderna för alkoholbestämning, såväl kemiska som enzymatiska, även-som bestämning av alkohol i utandningsluften.

Sedan *Widmark* (6, 7) publicerade sin mikrometod har oräkneliga artiklar skrivits om denna, dess tillförlitlighet och felgränser, se t. ex. (3, 8).

I många länder, bl. a. i Skandinavien, användes Widmarks mikrometod eller en modifikation av denna. Då andra kemiska metoder än Widmarks icke innebär någon fördel hänvisas beträffande dessa till ovannämnda översiktsartiklar. *Rättskemiska laboratoriets analysförfarande enligt Widmarks- och ADH-metoderna beskrives nedan.*

Den enzymatiska ADH-metoden (8, 9, 10) användes numera i de flesta länder såsom kontroll på kemiska metoder. Även denna bestämningsmetod har blivit föremål för många undersökningar, se bl. a. (1, 3, 5).

En ny princip för alkoholanalys genom gaskromatografi kommer sedan att behandlas. Ännu finns det dock icke någon större erfarenhet av denna metod i rutinmässigt bruk.

Slutligen kommer olika apparatur för analys av alkohol i utandningsluften att beskrivas.

### Widmarks micro-alkoholbestämningsmetod

*Lösningar*

1. *Bikromatsvavelsyra.* Ca 2,5 g K-bikromat p.a. löses i ca 10 ml destillerat vatten. Ca 100 ml konc. svavelsyra (sp. g. 1,84) tillsättes långsamt (cave!). Lösningen överföres till en 1-liters svartfärgad flaska och spädes med svavelsyra till 1 liter. 1 ml av syran förbrukar högst 5 ml 0,01 N tiosulfatlösning.

2. Kaliumjodid, p. a. 50 g löses i 500 ml destillerat vatten.
3. Stärkelse 1 %-ig.
4. Tiosulfat 0,1 N.
5. Alkoholstandard. 1 och 2 ‰ lösningar fylles på Widmark-kapillärer, eller kapillärer fylles med blod som innehåller en känd alkoholmängd.

*Princip.* Blodets alkohol destilleras över i svavelsyra med en känd mängd bikromat och oxideras av bikromatet till ättiksyra. Återstoden bikromat får oxidera jodid till fri jod, vilken bestämmes genom titrering med tiosulfat.

*Analysförfarande.* Blodprovet inkommer till laboratoriet i små, med fluorid preparerade glaskapillärer, som rymmer mellan 120—170 mg blod.

Två askar, vardera med 3 kapillärer, inkommer till laboratoriet, 2 kapillärer analyseras som regel enligt Widmark-metoden och 3 enligt ADH-metoden.

*Vägning.* Kapillären skakas, propparna tagas bort, och kapillären vägs på en torsionsvåg.

Blodet blåses med hjälp av en gummislang försiktigt ur kapillären över i insatsens lilla skål. I två insatser överföres alkoholstandard. Kapillären väges åter. Skillnaden i vikt angiver den mängd blod, som blir analyserad.

Med hjälp av en spruta överföres 1 ml bikromatsvavelsyra till Widmark-kolven. Noggrannheten är ca ± 0,002 ml. 6 kolvar, som endast innehåller bikromatsvavelsyra, följer med »serien» (blindprov).

Då serien vägts — 30—50 kolvar — påsättes små gumminappar och kolvarna placeras i ett vattenbad och får stå där vid 60° C under ca 2 timmar. Alkoholen destillerar under denna tid över i bikromatsvavelsyra och reducerar delar av denna.

*Titrering.* Då kolvarna tages upp ur vattenbadet, får de svalna. Napparna och insatserna tages ur. Med hjälp av en doseringsapparat fylles 25 ml iskallt destillerat vatten i varje kolv. Den 0,1 N tiosulfatlösningen spädes 10 gånger till 0,01 N. Prov på spädningen göres genom att titrera en ställd 0,01 N kaliumjodatlösning. Till 4,0 ml 0,01 N jodatlösning sättes 1 ml 5 %-ig kaliumjodlösning plus ca 1 ml 0,1 N saltsyra. Efter 30—60 sekunder titreras med den 0,01 N tiosulfatlösningen till svagt gul färg, 0,5 ml stärkelselösning tillsättes, varvid lösningen färgas blå och titrering fortsättes tills färgen övergår till svagt rosa och avfärgningen kan erhållas med en halv droppe tiosulfat. Den blå färgen återkommer efter några sekunder. Åtgången av tiosulfatlösning skall ligga mellan 3,95—4,05 ml.

Blodproven titreras på samma sätt som kaliumjodatlösningen med den utspädda tiosulfatlösningen, dock tillsättes ej saltsyra.

3 blindprov titreras i början av serien och 3 i slutet. Differensen mellan blindproven bör ej vara större än 0,04 ml.

De två kapillärer, som tas ur samma ask, analyseras på detta sätt av olika laboratriser och värdena sammanställes först sedan uträkningen av resultaten gjorts.

***Uträkning.*** 1 milliequivalent bikromat motsvarar teoretiskt 11,5 mg alkohol, då oxidationen av alkohol till ättiksyra fordrar 4 equivalenter. Det empiriskt funna värdet är emellertid 11,3 mg, möjligen oxideras ej all alkohol till ättiksyra. Om medelvärdet av det till blindproven använda tiosulfatet är B, och det till provet åtgångna tiosulfatet P och vikten av blodprovet i mg p, kan promillen (mg alkohol per gram blodet) i provet uttryckas på följande sätt:

$$\frac{(B-P)\ 113}{p}\ ‰\ \text{alkohol}$$

Urinanalyser kan utföras på samma sätt som beskrivits för blod. Urinen måste dock först alkaliseras för att binda flyktiga organiska syror.

Det finns naturligtvis många felkällor och den största renlighet och noggrannhet är nödvändig. Om alla föreskrifter hållas minutiöst, är felprocenten förvånansvärt låg även vid rutinanalyser i stor skala.

*Diskning* av kolvar och insatser är mycket viktig, då det gäller en kemisk metod med användandet av kraftigt oxiderande ämnen. Varje kolv sköljes 1 timme i en tvättapparat i vanligt vatten och några minuter i destillerat vatten. Genom att ånga kolvarna kan man se, om kolven är helt ren, enär ångan kondenserar på smutsfläckar. En gång i veckan rengöres kolvarna med bikromatsvavelsyra.

*Doseringen av bikromat i kolvarna.* Bikromatsvavelsyran överföres, som nämnts, genom en specialspruta till kolven. Metodens noggrannhet är till stor del beroende av denna överföring.

*Vägning.* Torsionsvågen måste dagligen kontrolleras genom vägning av standardvikter.

Andra felkällor är t. ex. fel avläsning på byretten med tiosulfat, så att laboratrisen antecknar att t. ex. 1,5 ml syra använts medan det i själva verket är 0,5 ml syra. Skrivfel kan också förekomma så att fel värde antecknas på analysbladet.

Ett visst antal analyser av de enstaka kapillärerna misslyckas därför, se tabell I. Det förekommer sällan att mer än en kapillär av de tre, som finns i asken, misslyckas.

**Alkoholbestämning enligt ADH-metoden (11)**

*Princip*

Alkoholdehydrogenasen (ADH) katalyserar följande reaktion

$$\text{alkohol} + \text{DPN}^+ \rightleftarrows \text{acetaldehyd} + \text{DPNH} + \text{H}^+$$

Vid bestämning av alkohol utnyttjar man det förhållandet att reaktionen i alkalisk miljö är förskjuten till höger och genom att dessutom koppla den bildade acetaldehyden till semicarbazid förlöper reaktionen nästan helt till höger.

Den reducerade difosfopyridinnucleotide (DPNH) har ett absorptionsmaximum vid 340 mμ, medan difosfopyridinnucleotide (DPN) icke har någon absorption vid denna våglängd. I en spektrofotometer kan man bestämma absorptionen av den bildade DPNH och denna mängd DPNH är ett uttryck för den kvantitet alkohol som är närvarande.

ADH-provet på alkohol utföres på följande sätt.

*Lösningar*

1. Buffer: 200 g natriumpyrofosfat, 50 g semicarbazid och 10 g glycine löses i destillerat vatten, 200 ml 2 N natriumhydroxid tillsättes och lösningen spädes till 6 liter. pH justeras till ca 8,8.
2. Perklorsyra: späd 29 ml perklorsyra till 1 000 ml med destillerat vatten.
3. DPN: 120 mg per ml destillerat vatten.
4. Alkoholstandard: ampuller innehållande alkohollösningar från 1 till 2,5 ‰ alkohol.
5. Alkoholdehydrogenase: 30 mg per ml.

Blodprovet (70—140 mg) pipetteras i ett litet centrifugrör innehållande 1 ml perklorsyra. Härigenom denatureras och utfälles äggvitan och efter centrifugering kan den klara lösningen användas för analysen. Widmark-kapillärer, vari blodprovet finns, väges före och efter uttömningen av blodet, varvid man kan beräkna den tillsatta blodmängden.

Till en serie provrör eller kuvetter, i varje serie ungefär 40 prov, pipetteras följande lösningar:

| | | |
|---|---|---|
| buffer | 3 | ml |
| DPN lösning | 0,01 | » |
| lösningen från det utfällda blodet | 0,04 | » |

I samma serie medföljer dessutom två blindvärden

| | | |
|---|---|---|
| buffer | 3 | ml |
| DPN lösning | 0,01 | » |
| lösning av utfällt blod som icke innehåller alkohol | 0,04 | » |

dessutom 4—6 kuvetter med alkoholstandard

| | | |
|---|---|---|
| buffer | 3 | ml |
| DPN lösning | 0,01 | » |
| alkoholstandard | 0,04 | » |

Alla proven avläses i en spektrofotometer vid 340 mμ. 0,01 ml ADH enzym tillsättes och efter 90 minuter avläses proven åter vid 340 mμ. Härvid mätes ökningen i absorptionen, d. v. s. den bildade DPNH.

*Beräkning*

Medelvärdet av blindvärdena subtraheras från de övriga värdena. Ökningen i extinktionen i standardproven införes i ett koordinatsystem (ordinat) med den tillsatta alkoholmängden i μg som abskissa. Alkoholhalten i det okända provet avläses från kurvan.

## *Gaskromatografi*

Kromatografi omfattar ett stort antal fysikaliska metoder för separering av de olika komponenterna ur en blandning av dessa, när de är fördelade mellan två sinsemellan olösliga ämnen (faser). Man utnyttjar härvid komponenternas olika affinitet (attraktionsförmåga) till eller löslighet i den ena eller båda faserna.

En enkel form av kromatografi är att applicera en flytande blandning av olika ämnen på den ena kanten av ett med vatten fuktat filtrerpapper. Man låter sedan en vätska, t. ex. eter (den mobila fasen), suga sig igenom det fritt hängande papperet som fungerar som stödjeämne. Komponenterna i blandningen kommer att fördela sig på olika ställen på papperet enligt sina olika lösligheter i eter respektive vatten.

Om man fyller ett glasrör med t. ex. aluminiumoxidpulver (den stationära fasen) och applicerar en blandning av ämnena (provet) på toppen av det vertikalt hängande röret, kan man genom att låta en vätska rinna genom röret få de olika komponenterna i provet att dela på sig alltefter deras löslighet i vätskan jämförd med deras adsorption till aluminiumoxiden.

Vid gaskromatografi är den stationära fasen antingen ett fast ämne i pulverform eller en vätska. I det senare fallet är vätskan absorberad till ett pulverformigt stödjeämne och den mobila fasen är gasformig.

I praktiken har man den stationära fasen i ett långt rör, som hålles vid konstant temperatur. Temperaturen regleras sedan så, att de ämnen som skall analyseras och som införes i den ena änden av röret övergår i gasform. Blandningen av ämnena pressas sedan genom pelaren av en inert gas (d. v. s. gas som icke bildar någon kemisk förening med ämnena i pelaren), t. ex. helium eller kväve.

Komponenterna kommer att vandra olika fort genom röret och dela upp sig

beroende på deras affinitet till den stationära fasen och kommer ut ur pelaren skild åt av fraktioner av inert gas. Ämnen kan sålunda isoleras och samlas upp var för sig och kan ytterligare analyseras. Eller också kan man med en känslig detektor mäta huru mycket av de olika ämnena, som passerar utgången av pelaren och överföra detektorns svar till en skrivare.

Det finns flera olika principer för en detektor, t. ex. en värmeledningsdetektor, som mäter variationerna i värmeledningsförmåga, eller en flamjoniseringsdetektor, som mäter skillnaden i en lågas elektriska motstånd när olika gaser passerar denna.

Gaskromatografi har bl. a. fått stor betydelse inom industrien för kontinuerlig kontroll av flyktiga produkter. Inom den kemiska och biokemiska forskningen har den funnit vidsträckt användning.

Även inom rättskemin är den till avsevärd hjälp vid bestämning av flyktiga gifter (12, 13, 14). Härvid är det av stor betydelse att med denna metod mycket små mängder av ämnena kan både kvalitativt och kvantitativt bestämmas. Man kan t. ex. bestämma mindre än 0,001 mg av olika nervgifter, som ofta är verksamma i ytterst små koncentrationer.

Gaskromatografi är även mycket användbar för rättslig bestämning av alkohol. Dels blir resultaten utskrivna på ett papper, dels behövs blott små mängder material, 1—5 $\mu$l urin eller blod, och man får dessutom samtidigt upplysning om, huruvida det ev. finns andra främmande ämnen än etylalkohol i provet.

Troligen kan man inom några år även analysera urinprov på sömnmedel eller nervlugnande läkemedel med denna metod.

På rättskemiska laboratoriet händer ej sällan vid undersökning av blodprov i rättsfall att analysresultaten enligt Widmark-metoden blir betydligt högre än enligt ADH-metoden. I alla dessa fall har vi under det senaste året även analyserat urinprovet förmedelst gaskromatografi. Tabell II härrör från ett arbete i Acta Chem. Scand. (15). Tabell III visar analyser från 1963. I samtliga fall har resultaten av gaskromatografi och ADH-metoden varit överensstämmande.

Den stora skillnaden i analysresultaten beror på närvaro av andra flyktiga ämnen än etylalkohol i den förtärda drycken. Det förefaller troligt, att 1963 års strejk vid systembolagen medfört att flera personer än vanligt förtärt denaturerad eller på annat sätt förorenad alkohol.

Vad ovan sagts pekar på, att man bör överväga om ej blodprovet skall tagas med venyl genom venpunktion. Det skulle då vara möjligt att även analysera blodprov med gaskromatografi (16).

### *Alkoholanalyser av utandningsluft*

Analysmetoden är grundad på att förhållandet mellan alkoholhalten i blodet och i alveolarluften (den utandningsluft som kommer från själva lungblåsorna) är konstant under vissa förutsättningar (1:2 100).

Antingen kan den rena alveolarluften användas för analys eller också den luft, som uppsamlas under en vanlig, djup utandning och som består av en blandning av luft från munhåla, svalg, luftstrupe, luftrör och lungblåsor. I senare fallet kan man på olika sätt approximativt beräkna, hur stor del av den utandade luften, som utgöres av alveolarluft.

Ren alveolarluft erhålles, om en person får andas ut och in några gånger i en lufttät påse. Härvid uppnås jämvikt i hela systemet lungblåsor — luftvägar — påse och sammansättningen av luften i påsen är identisk med den i lungblåsorna. Man

kan även erhålla ren alveolarluft, om man samlar upp den *sista* delen av luften under en djup utandning.

Om man samlar upp *all* luft, som kommer under en utandning, kan — eftersom kolsyrehalten i alveolarluften under normala förhållanden är konstant — en analys av kolsyran i provet möjliggöra en beräkning av hur stor del av den uppsamlade luften som utgöres av alveolarluft. Man kan även utföra en alkoholanalys direkt på den uppsamlade utandningsluften och genom en omräkningsfaktor beräkna alkoholhalten i alveolarluften. I normala fall är nämligen variationerna i förhållandet mellan alveolarluftskvantiteten och kvantiteten övrig utandningsluft ej så stora. Dock blir resultatet enligt den sistnämnda metoden mindre exakt.

Själva bestämningen av alkoholmängden i en viss kvantitet luft kan göras på olika sätt. Den tillförlitligaste metoden är sannolikt den gaskromatografiska. Den mest använda metoden består i att man leder en känd mängd av den luft, som skall analyseras, genom en lösning av kaliumbikromat och svavelsyra. Beroende på den i luften förefintliga alkoholmängden bleknar lösningens gula färg mer eller mindre och om man mäter färgen före och efter luftens passage genom lösningen får man ett mått på alkoholkvantiteten.

Vid laboratorieförsök överensstämmer alkoholbestämningen genom analys av utandningsluften mycket väl med samtidigt utförd analys av alkoholhalten i blodet. Det finns dock många felkällor och det har hittills varit omöjligt att i efterhand kontrollera att analysresultatet varit riktigt.

Numera finns emellertid plastpåsar, som håller alkoholhalten i den däri inneslutna luften konstant i 24—48 timmar. Om en person andas i en dylik plastpåse och luften sedan analyseras i en gasfraktometer, torde någon berättigad invändning mot analysresultatet icke kunna göras, förutsatt att någon tid förflutit mellan alkoholförtäringen och provtagningen. Tyska undersökningar (17) visar, att denna tidsskillnad *normalt* minst måste vara 15—30 minuter.

»Alcotest» användes rutinmässigt av polismyndigheten i Sverige då misstanke föreligger att en förare av motorfordon har förtärt alkohol. Den är enbart avsedd för ett preliminärt prov. Alcotesten är ett ca 7 cm långt slutet glasrör innehållande en bikromatsvavelsyrelösning, som oftast blandats med kieselgel. Glasröret öppnas före användningen och den ena ändan fastsättes på en ballong rymmande ca 500 ml. Personen blåser luften genom den andra änden av röret tills ballongen fyllts. Om utandningsluften innehåller alkohol färgas innehållet i glasröret grönt. Färgens utbredning och intensitet beror på koncentrationen av alkohol i utandningsluften. Kieselgelen bör ha packats så hårt, att det är besvärligt att fylla ballongen med luft, detta för att undvika att vederbörande försöker att blåsa upp ballongen med luft som endast passerat munnen.

Alcotest är en relativt grov metod för påvisande av alkohol och några mera noggranna resultat kan givetvis ej förväntas. Säkerheten avtar nämligen med sjunkande alkoholhalt i utandningsluften (= blodet) beroende på att färgförändringen i glasrörets innehåll därvid blir allt mindre och således svårare att avläsa. Noggrannheten i avläsningen kan påverkas av ljusförhållandena, yttertemperaturen kan inverka på den kemiska reaktionens förlopp och därigenom vid låga temperaturer ge en mindre färgförändring än vad som motsvarar alkoholhalten, yttre förhållanden kan sålunda influera på bedömningen av resultaten.

Av ovanstående framgår, att man ej får tillägga alcotestutslaget en för stor betydelse vid låga alkoholhalter, t. ex. under 0,4 promille.

I regel kan man under experimentella förhållanden se en färgförändring redan vid cirka 0,2 promille alkohol i blodet. I samarbete med rättskemiska laboratoriet utreder dr Bjerver för närvarande hur alcotesten fungerar i praktiken.

I SOU 1953: 20 är principen för bestämningen diskuterad. *Drew* et al. har år 1959 utprovat olika instrument för »breath analyzes». Ett 40 sidor långt referat av ett symposium i USA år 1960 angående »breath alcohol tests» finnes i J. of Forensic Sciences vol. 5, no. 4, 1960. I den engelska tidskriften Medicine Science and the Law vol. 2, no. 1, 1961, finnes de senaste artiklarna om denna metod. Dessutom kan nämnas en större artikel i »Toxicology» 1961, Band II.

### *Analyser vid Statens rättskemiska laboratorium*

Antalet till laboratoriet inkomna prov för alkoholbestämning har ökat intill 1958. Efter en mindre nedgång under 1960 har över 14 000 prov inkommit 1961.

Under 1958 publicerade Åberg och Bonnichsen några synpunkter på rattfylleriproblemet i »Alkoholfrågan». Det var materialet från åren 1956—1957 som behandlades. Åqvist har beträffande åldersfördelningen gjort en jämförelse med materialet år 1960 för att se vilka förskjutningar som ägt rum.

Anmärkningsvärd är ökningen av antalet prov från personer under 19 år.

Av dessa 9,5 % under 19 år var den senaste perioden 4 % mellan 15 och 17 år. Procentsiffran är ungefär densamma antingen det gäller framförandet av bil eller moped. Det är icke ovanligt man hos personer på 16—17 år i detta material finner en alkoholhalt i blodet betydligt över 1 promille.

Tabell V visar den tidpunkt av dygnet vid vilken rattfyllerister gripits under 1956—1957 och 1960.

Någon skillnad mellan 1956—1957 och 1960 föreligger icke, däremot visar Åqvists material för 1960 en påtaglig skillnad beträffande mopeder och bilar.

I »Alkoholblodprovet» (SOU 1956: 37 sid. 84 och 85) återges fördelningen av alkoholhalten i blodproven under september 1955 och mars 1956. Som jämförelse har fördelningen under år 1960 sammanställts i tabell VI. Materialet har här delats upp i prov från mopedister och bilister.

Tabell VII visar antalet inkomna prov månadsvis under år 1960 jämfört med antalet prov 1948—1949 och 1956—1957.

Under 1960 inkom 120 prov på kvinnor, varav 16 mopedister. Av det totala antalet prov under 1960 utgjorde mopedisterna 27,9 %. Samma år inkom 71 prov tagna på utlänningar (turister).

Under 1960 och 1961 har proven fördelat sig mera jämnt under året. Orsaken härtill är sannolikt den milda väderlekstypen. Den tidigare ojämna fördelningen har nämligen till stor del förorsakats av det stora antalet prov från mopedister under sommaren.

### *Läkaromdömet om alkoholpåverkan*

Det har under den senaste tidens diskussion om den svenska rattfyllerilagstiftningens tillämpning ofta framhållits att den presumtionsregel, som finnes i 4 § 1 mom. tredje stycket trafikbrottslagen, utnyttjats vid domsluten i större utsträckning än vad som kan anses motiverat med hänsyn till att övrigt bevismaterial ofta föreligger, som kan leda till åtal enligt § 4 1 mom., första stycket (jfr JO:s ämbetsberättelse 1958, sid. 120). Detta övriga bevismaterial kan vara erkännanden om alkoholförtäring, vittnesutsagor m. m. I samtliga fall föreligger även ett protokoll över den undersökning läkaren företar samtidigt som blodprovet tages. Detta undersökningsprotokoll avslutas med att läkaren får uttala sig om »den undersökte är — är icke — så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke

på ett betryggande sätt kunnat föra motorfordon». Bevisvärdet i detta omdöme har ofta ifrågasatts (se t. ex. SOU 1953: 20 sid. 134—142) med hänvisning till att man genom att låta ett antal läkare undersöka personer med samma alkoholhalt i blodet kunnat konstatera systematiska skillnader ifråga om bedömningen av alkoholpåverkan. Detta beror förmodligen både på olika typer av selektionsmekanismer i det statistiska materialet och på att läkarprotokollets nuvarande utformning (se SOU 1956: 37, sid. 73—74) är sådan, att en varierande bedömning av alkoholpåverkan möjliggöres.

För att kartlägga dels hur läkarnas uppfattning om alkoholpåverkan varierar med den senare konstaterade alkoholkoncentrationen i blodet hos den undersökte och dels om systematiska skillnader ifråga om denna bedömning kan påvisas, uttogs vart sjätte läkarprotokoll med anlysbesvis av de ungefär 12 000 fall, som behandlades vid rättskemiska laboratoriet under år 1956. Efter uteslutning av sådana fall, där uppgift om alkoholpåverkan ej fanns, återstod 1 871 fall.

I tabell VIII gives procenten påverkade — enligt de undersökande läkarnas bedömning — inom olika klasser av blodalkoholkoncentration.

Av tabellen framgår att en viss osäkerhet måste vidlåda bedömningen dels på grund av att procenten påverkade i den lägsta promillegruppen (0—0,40 promille) synes vara väl hög, dels på grund av att vissa personer bedömes som ej påverkade, trots att de har synnerligen höga blodalkoholkoncentrationer.

För att undersöka om systematiska skillnader förefanns i detta material uttogs en grupp läkarprotokoll från vardera Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och från landsbygd, den senare gruppen inkluderar både större landsortsstäder och ren landsbygd. Antalet läkarprotokoll inom varje grupp samt antalet läkare, som utfört dessa undersökningar, anges i tabell IX.

Värt att observera i denna tabell är att det genomsnittliga antalet undersökningar per läkare varierar kraftigt. Stora flertalet provinsialläkare har utfört endast en undersökning, medan en del av storstadsläkarna gjort 20—30 av undersökningarna i vårt material.

På grund av att antalet observationer i varje grupp är ganska ringa, blir de påverkanskurvor man observerar något irreguljära och uppvisar ej samma jämna stegring som hela materialet i tabell VIII. För att undersöka om ev. systematiska skillnader mellan de fem grupperna förefanns, var det nödvändigt att på något sätt utjämna dessa påverkanskurvor med bibehållande av den observerade kurvans grunddrag. Detta kan man göra med en statistisk teknik, som benämnes »probitmetoden»[1]. Denna teknik innebär, att man anpassar den observerade kurvan till en s. k. sigmoid kurva på ett sådant sätt att de kvadratiska avvikelserna mellan den utjämnade kurvan och den observerade blir så små som möjligt.

För var och en av de fem grupperna gjordes en sådan utjämning, vilka kurvor gives i figur 1.

Tabell X och XI är sammanställda ur dessa utjämnade kurvor.

Som framgår av såväl figurerna som tabellerna skiljer sig dessa påverkanskurvor åt, främst ifråga om att en över hela skalan av alkoholkoncentrationer mildare bedömning göres inom vissa grupper. Att förklara dessa olikheter med att läkarna har olika träning i att bedöma alkoholpåverkan ligger givetvis nära tillhands, men man får hålla i minnet att ett flertal andra faktorer kan tänkas vara olika för de fem grupperna, t. ex. olika sammansättning av undersökningsklientel, olika lång väntetid på läkare efter ingripandet m. m.

Trots att förklaringsmöjligheterna till den uppenbara inhomogeniteten i läkarnas bedömning är legio, kan man ställa frågan om inte en homogenare bedömning

[1] Se t.ex. Probit Analysis by D.J. Finney, Cambridge 1952.

skulle kunna möjliggöras av ett mera adekvat läkarprotokoll. En läkarundersökning kan genom lämpligt val av objektiva kriterier på sin höjd sammanfattas i ett omdöme om graden av alkoholpåverkan, men huruvida den undersökta personen i det aktuella tillståndet är lämpad att föra motorfordon måste innebära en delvis subjektiv bedömning. Om läkarprotokollet gjordes mera specificerat och om läkarens konklusion enbart gällde graden av alkoholpåverkan, så skulle detta undersökningsmaterial kunna användas av domstolen till en egen bedömning av om den åtalade på ett betryggande sätt kunnat framföra motorfordon.

*Alha* har i sin avhandling »Blood alcohol and clinical inebriation in Finnish men» och i »Alkoholpolitik» beskrivit, att symtomen på alkoholpåverkan är mest utpräglade medan alkoholhalten i blodet stiger. När alkoholhalten sjunker nyktrar den undersökte till, även om alkoholhalten i blodet ännu är hög, se figur 2.

Detta kan vara en orsak till, att läkaren finner att så många personer icke är alkoholpåverkade, även om alkoholhalten i blodet är hög.

För att utröna, huruvida ändringar av läkarprotokollet skulle giva större överensstämmelse mellan alkoholhalten i blodet hos de undersökta och läkarens bedömning av graden av påverkan, samt om den skillnad i bedömningen som konstaterats mellan Stockholm, övriga städer och landsbygden kan utjämnas, utarbetades ett nytt läkarprotokoll. Det är en kombination av de danska, finska, norska och svenska läkarprotokollen. En viktig skillnad mellan de två protokollen är att läkaren, när det nya användes, icke enbart kan svara ja eller nej utan måste beskriva sina intryck.

Detta nya protokoll har enligt medicinalstyrelsens beslut försöksvis använts i Stockholm, vissa större landsortsstäder och på landsbygden under tiden 1 juli—1 oktober 1960. Efter uteslutning av de 21 fall, där uppgift om alkoholpåverkan saknades, återstod 568 protokoll. Bakom dessa protokoll står både för Stockholm och landsbygd ett större antal läkare.

Procentuella fördelningen totalt 568 protokoll:

| | |
|---|---|
| Stockholm | 73,2 |
| Övriga städer | 17,4 |
| Landsbygd | 9,4 |

De prov, som läkaren använde vid undersökningen, är i stort sett desamma som användas överallt i världen. Nystagmusprovet har icke medtagits. Naturligtvis finns det eller skulle kunna konstrueras så känsliga prov, att man även hos personer med en låg alkoholhalt i blodet finner dessa påverkade av alkohol. Bedömningen av vilka prov, som skall avgöra, huruvida en person kan köra bil på betryggande sätt eller ej, är dock svår.

Tabell XII ger en översikt över materialet i sin helhet.

Mellan 0 och 0,4 promille är redan 41 % lätt alkoholpåverkade, medan praktiskt taget ingen är medel- eller höggradigt alkoholpåverkad. Vid bedömningen måste man tänka på att en del av de undersökta dessutom sannolikt har tagit tabletter med effekt på centrala nervsystemet i någon form.

Vid 1,61 promille alkohol i blodet och därutöver är 97 %, i varje fall lätt, påverkade.

Figur 3 visar en jämförelse mellan procenten påverkade för landsbygd vid bedömning av påverkan enligt protokoll 1 respektive protokoll 2.

För protokoll 1 ges två påverkanskurvor, en kurva baserad på 1956 års material och en kurva baserad på ett statistiskt urval om 241 undersökningar från protokoll uppförda under tidsperioden april—september 1960.

Av figuren framgår att en avsevärd skillnad förefinnes mellan påverkanskurvorna för protokoll 2 och protokoll 1.

Tabell XII är framställd ur dessa kurvor.

Påverkanskurvan för landsbygd respektive Stockholm uppvisar för protokoll 2 en insignifikant skillnad.

Man måste vid jämförelsen för landsbygd mellan protokoll 2 och protokoll 1 beakta att primärmaterialet, på vilka påverkanskurvorna är baserade, är hämtat från städer och orter, som i många fall ej är desamma för bägge protokollen. I de flesta fall är ej heller provtagande läkare desamma. På grund av den relativt ringa storleken av primärmaterialet för protokoll 2 är en jämförelse rensad från strukturskillnader omöjlig att genomföra.

Det nya protokollet tillåter en viss värdering av läkarens bedömning, då provens utförande icke enbart skall besvaras med ett ja eller nej. Om läkaren t. ex. finner lynnesomkastning och fel i baklängesräkning och samtidigt skriver »icke påverkad» av alkohol, så kan denna bedömning knappast vara korrekt.

Alhas material (se sid. 244) har baserats på personer, som drack hela alkoholmängden inom några minuter. *Drew's* (18) försökspersoner fick en mindre mängd alkohol under längre tid och promillen i blodet översteg sällan 1 promille. I vår egen undersökning är ju emellertid materialet helt olika. Proven utfördes dels på natten och dels på dagen. Några av de undersökta var trötta, andra utvilade. Åldersfördelningen var helt olika, spritvanorna olika. Arten av spritdrycker varierade från fall till fall o. s. v. Det är därför egentligen förvånansvärt, att så god överensstämmelse föreligger mellan blodalkoholhalt och påverkan.

Resultaten från det gamla läkarprotokollet är baserade på, om vederbörande kan köra bil på betryggande sätt eller ej. I det nya protokollet tar läkaren endast ställning till, om vederbörande är spritpåverkad och i så fall i vilken grad.

Läkaren har ofta en viss motvilja mot att söka avgöra om en person på betryggande sätt kan föra motorfordon eller icke. Han har troligen i många fall uppfattat detta ställningstagande ungefär som en dom, som det icke varit hans sak att fälla. Detta förhållande torde vara en väsentlig orsak till att med det nya protokollet bättre överensstämmelse erhållits mellan å ena sidan förefintlig promille och å den andra läkarens omdöme rörande ev. alkoholpåverkan.

Tabell XIV ger en jämförelse mellan de fall, som av leg. läkaren N. N. under år 1960 bedömts enligt protokoll 1 respektive protokoll 2. Jämförelsen är gjord med avseende på den procentuella andelen fall som bedömts som påverkade respektive för vilka ingen uppgift om påverkan lämnats. Läkaren har i de senare fallen ej ansett sig kunna draga någon säker slutsats om personens förmåga att föra motorfordon på betryggande sätt.

### *Läkemedel som kan inverka på motorfordonsförares körförmåga*

En rad läkemedel finnes, som påverkar de psykiska och fysiska funktioner hos människan, vilka är av betydelse då hon uppträder som förare av motorfordon. Av intresse i föreliggande sammanhang är emellertid endast de ämnen, som inverkar på centrala nervsystemet. Dessa ämnen tillhör i stort sett någon av följande grupper:

1. Sömnmedel (hypnotika), av vilka flertalet i lägre dosering kan användas som lugnande medel (sedativa).
2. Psykofarmaka, en under senare tid i stark tillväxt stadd grupp, i vilken ingår på principiellt olika sätt verkande medel.
3. Övriga medel, bland vilka ingår narkotika såsom morfin och liknande medel,

psykostimulantia såsom fenedrin och preparat med likartad verkan samt vissa antihistaminika.

ad 1) Ett stort antal preparat tillhörande gruppen sömnmedel finnes på läkemedelsmarknaden. De utgöres antingen av en enhetlig kemisk substans eller av blandningar av dylika. Flertalet hypnotika är uppbyggda på grundsubstansen barbitursyra och de olika kemiska derivaten skiljer sig beträffande effekten bl. a. därigenom att vissa preparat har en snabbt, andra en långsamt inträdande verkan, vissa preparat verkar under ett kort, andra under ett längre tidsavsnitt, vissa preparat är svaga, andra starka pr viktsenhet räknat o. s. v. Med hjälp av dessa medel med olika egenskaper och av industriellt framställda, lämpliga blandningar av dylika substanser kan skilda former av sömnlöshet tillgodoses.

I doser utgörande bråkdelen av dem som gives såsom hypnotika användes ett flertal av dessa preparat för att åstadkomma en lugnande effekt vid nervösa oros- eller spänningstillstånd. Dessutom finnes ett flertal preparat, som i princip tillhör samma farmakologiska grupp som hypnotika, men som enbart användes som sedativa.

Om sedativa tages i större dos än den för uppnående av enbart lugnande effekt lämpliga, verkar de alltså såsom sömnmedel.

Verkan av samtliga dessa medel är sålunda helt beroende av den intagna dosen. Den stiger från den lättaste effekten, innebärande en dämpning av de psykiska funktionerna via en avtrubbning, nedsättning och förlångsamning av desamma till slöhet, dåsighet, sömnighet och slutligen mer eller mindre djup sömn. Vid regelbundet bruk — eller missbruk — av dessa medel uppstår emellanåt en påtaglig psykisk tröghet. Symtom av yrsel är ej ovanliga. Personer, som står under inverkan av större doser av dessa preparat, företer i stort sett symtom, vilka mycket påminner om dem som kan iakttagas hos en alkoholpåverkad.

Väl känt är dessutom, att medel, tillhörande denna grupp, och alkohol förstärker varandras verkan.

Såsom exempel på preparat i denna grupp kan nämnas

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Fenemal, Barbiphen | — även använt | som | sedativum | | |
| Pentymal, Isomyl | — mest | » | » | » | |
| Nembutal, Mebumal | — även | » | » | » | |
| Diminal | | | | | |
| Hexemal, Cyklodorm | | | | | |
| Bromyl | — » | » | » | » | |
| O. s. v. | | | | | |

Påpekas bör, att smärre doser sedativt verkande substanser dessutom ingår i ett mycket stort antal kombinationspreparat, avsedda att användas vid sjukliga tillstånd, där även en viss lugnande effekt anses önskvärd, t. ex. i smärtstillande medel, i vissa medel mot sjukdomar i mag-tarmkanalen, mot blodtrycksförhöjning o. s. v.

ad 2) Psykofarmaka innefattar läkemedel som i jämförelse med preparaten i grupp 1 utövar sitt inflytande på en så att säga annan nivå i hjärnan. Bland medlen ingår substanser med olika angreppspunkt. Vissa av dessa utövar en centralt dämpande verkan och är effektiva vid depressioner, ångest- och förstämningstillstånd men även vid schizofrena sjukdomsformer samt vid maniska tillstånd m. m. De inverkar emellertid även indirekt på vakenheten och kan därför samtidigt betraktas som sedativa samt har dessutom den effekten, att de förstärker verkan av narkotika och smärtstillande medel. Andra preparat i denna grupp har en i viss mån annan effekt i det att de avtrubbar individens känslighet för

oangenäma sensationer av framför allt psykiskt slag. De gör honom — enkelt uttryckt — mer eller mindre likgiltig för vad som sker och härigenom sänkes naturligtvis vakenhetsnivån. Betecknande nog har ju några av dessa läkemedel fått det populära namnet »lyckopiller». Några preparat inom denna grupp synes kunna påtagligt förstärka alkoholens verkan.

Samma sak, som ovan framhållits beträffande sedativa, gäller även för psykofarmaka, nämligen att stigande doser gör vederbörande allt mera olämplig som motorfordonsförare. Reaktionsförmågan, uppmärksamheten, prestationsberedskapen, koordinationsförmågan m. fl. för en dylikt särdeles betydelsefulla funktioner avtrubbas allt mera, vakenhetsnivån sjunker till dåsighet, sömnighet och slutligen sömn.

Till denna grupp läkemedel hör exempelvis

Chlorpromazin, Hibernal
Meprobamat, Restenil
Reserpin, Serpasil
Librium

ad 3) Läkemedel i denna grupp spelar knappast den roll i trafiken som de som tillhör de båda föregående grupperna. De smärtstillande narkotika, tillhörande opiumgruppen och de syntetiskt framställda, exempelvis palfium, metadon, cliradon m. fl. har dock samtliga dessutom en mer eller mindre framträdande sedativ effekt, vid större doser övergående i sömn.

Psykostimulantia, vilkas mest kända representant är fenedrin, har förmågan att minska känslan av trötthet, de höjer stämningsläget, ökar initiativ och självförtroende men förbättrar icke resultatet av det arbete, som utföres, snarare tvärtom, ehuru den av preparatet påverkade ofta ej inser detta förrän verkan av medlet upphört. Vissa av dessa ämnens verkningar kan sålunda vara olämpliga, ja rent av riskabla för en motorfordonsförare.

Antihistaminika slutligen, som förutom sitt användningsområde vid allergiska sjukdomar även i betydande utsträckning ordineras såsom medel mot rörelsesjuka, d. v. s. sjösjuka, flygsjuka och bilsjuka användes i vissa former såsom sedativum eller sömnmedel. I olika antihistaminika överväger ofta den ena eller andra effekten, men de former, som begagnas vid rörelsesjuka, har som regel även en sedativ effekt och vissa preparat används som ovan framhållits huvudsakligen såsom sömnmedel eller lugnande medel. De symtom, som uppträder efter intagande av de senast nämnda typerna av antihistaminika, liknar i stort sett dem som inställer sig efter medikation med de ämnen, som tillhör tidigare nämnda grupp 1.

Samtliga de preparat, som här omnämnts, torde med enstaka undantag icke innebära någon risk för trafiksäkerheten *under den bestämda förutsättningen att de ej intages i större dos och vid andra tidpunkter av dygnet än vad läkaren föreskrivit.* En annan förutsättning är, att alkohol ej förtäres i samband med dessa medel, då det är känt, att en dylik kombination i vissa fall ger en kraftigare effekt än vartdera ämnet för sig.

Vissa medikament, som innehåller smärre kvantiteter av ifrågavarande preparat, ofta kombinerade med andra läkemedelssubstanser, kan emellertid erhållas utan läkarrecept. Det borde vara ett bestämt önskemål att alla sådana fabriksmässigt tillverkade originalpreparat, som innehåller ämnen, vilka ogynnsamt kan inverka på förmågan att framföra motorfordon — och även sådana preparat, som blott erhålles mot läkarrecept —, förses med en tydlig varning för överdosering, riktad till motorfordonsföraren. Dylik varning förekommer faktiskt redan på enstaka preparat av den typ, som rekommenderas mot rörelsesjuka.

*Samband mellan alkoholhalt i blod och symtom på alkoholpåverkan*

En person, som misstänkes för onykterhet vid förande av motorfordon, måste dels lämna blod- och urinprov och dels genomgå en läkarundersökning. Läkaren skall på grundval av resultatet av denna undersökning taga ställning till om vederbörande är eller icke är så påverkad av alkohol, att han icke på betryggande sätt kunnat föra motorfordon.

Det råder allmänt den uppfattningen att en person med 1,5 promille alkohol eller därutöver i blodet måste visa otvetydigt synbara symtom på alkoholpåverkan.

*Mallach* och *Röseler* (19) har analyserat resultatet av läkarundersökningar av personer som misstänkts för rattfylleri och bland annat har de sammanställt nedanstående tabell över läkarnas konklusion angående alkoholpåverkan för de 119 personer, vilka haft en alkoholhalt i blodet av minst 3,00 promille (tabell XV).

För att belysa sambandet mellan alkoholhalt i blodet och symtom på alkoholpåverkan har vi studerat alla de fall, som under åren 1960—1962 inkommit till laboratoriet och där analysen visat minst 3,00 promille alkohol i blodprovet. Efter uteslutning av ett 10-tal fall där provtagande läkare icke tagit ställning till lämpligheten som förare av motorfordon, kvarstod 285 fall.

Som jämförelse har vi studerat alla fall under år 1962, vilka hade en alkoholhalt i blodet av minst 2,50 promille. Efter uteslutning av ett 20-tal fall där provtagande läkare icke tagit ställning till den undersöktes lämplighet som förare av motorfordon, kvarstod 594 fall.

I den följande framställningen användes uttrycket »olämplig» för konklusionen »är så påverkad av alkohol...» och uttrycket »icke lämplig» för konklusionen »är icke så påverkad av alkohol...».

Tabell XVI visar de undersökningsprov, som vi har sammanställt och innebörden av de symboler som användes i tabellerna.

För olika alkoholhalt i blodet visar tabell XVII den provtagande läkarens konklusion angående de undersöktas lämplighet som förare av motorfordon. Av tabellen framgår att av 594 fall med en alkoholhalt i blodet mellan 2,50—2,99 promille bedömdes 22 som icke olämpliga och två fall som troligen icke olämpliga. I 19 fall kunde en konklusion med säkerhet icke dragas. Av de 285 fallen med en alkoholhalt i blodet över 3,00 promille, bedömdes åtta som icke olämpliga och ett som troligen icke olämplig, medan för fyra någon säker konklusion icke kunde dragas.

Tabell XVIII visar resultaten av de olika undersökningsproven för de 30 personerna som hade en alkoholhalt i blodet över 2,50 promille och som bedömts som icke olämpliga att föra motorfordon. I de flesta fallen ger proven ej heller någon antydan om påverkan. I nio fall har läkaren ansett personerna påverkade av alkohol (enl. § 9 i undersökningsprotokollet), men icke så påverkade att de var olämpliga att föra motorfordon.

Som jämförelse anges i tabell XIX resultaten av läkarundersökningen av de tre fall, vilkas blodalkoholhalt översteg 2,50 promille och vilka bedömts såsom troligen icke olämpliga samt av ett fall (nr 4), som visserligen bedömts såsom troligen olämplig, men som dock är anmärkningsvärt med hänsyn till den höga alkoholhalten i blodet (3,41 promille) och det magra resultatet av läkarundersökningen.

De personer, som av läkaren bedömts såsom olämpliga att föra motorfordon, visar nästan genomgående många symtom på alkoholpåverkan. Detta belyses i tabell XX, där resultaten av läkarundersökningen anges för ett statistiskt slump-

mässigt urval av 40 personer. Skillnaden i undersökningsfynd mellan grupperna »icke olämpliga» (tabell XVIII) och »olämpliga» (tabell XX) är markant. Några undantag finns dock. Två av dessa återfinns i tabell XIX, nämligen fall nr 4, vilket visar helt anmärkningsfria prov samt fall nr 38, där den enda anmärkningen är suddigt tal.

För de 40 fall i tabell XX, som har en alkoholhalt i blodet överstigande 2,50 promille och i konklusionen bedömts såsom olämpliga, ger läkarundersökningen i alla fall utom tre tydligt utslag för påverkan. Resultaten av läkarundersökningen av dessa tre fall är sammanställda i tabell XXI. Bland de övriga 37 finns en person som är berusad till medvetslöshet, sju personer är så påverkade att de inte kan stå eller gå utan stöd och en person kan inte ens sitta.

Vad man i allmänhet förbiser när en person trots hög alkoholhalt i blodet av läkare bedömes som icke påverkad av alkohol, är att alkoholhalten hos vederbörande som regel icke är resultatet av en »engångskonsumtion», dvs. alkoholhalten i blodet har inte på kortare tid stigit från noll till det mycket höga värdet. Om en individ inom några timmar förtär så mycket alkohol, att alkoholhalten i hans blod från noll stiger till över 2,5 promille, blir han som regel avsevärt alkoholpåverkad och detta skulle med all sannolikhet framgå av protokollet från läkarundersökningen och av läkarens konklusion. De höga alkoholhalterna hos »icke påverkade» är i stället i de flesta fall att hänföra till en längre tids konsumtion av alkohol med successiv anpassning till giftets verkningar. Flera alkoholmissbrukare kan dessutom visa en relativt stor säkerhet och behärskning trots stora mängder alkohol i kroppen. Den mera erfarne läkaren genomskådar kanske denna uppstramade fasad, medan det för den mera oerfarne läkaren eller medicine kandidaten kan vara synnerligen vanskligt att bedöma den undersöktes uppträdande.

Symtomen på alkoholpåverkan ökar i stort sett parallellt med stigande alkoholhalt i blodet och är mest utpräglade under tiden omkring blodalkoholmaximum. Då alkoholhalten i blodet sjunker, minskar också graden av påverkan och detta sker snabbare än vad man skulle vänta av den mera långsamt fallande blodalkoholkurvan. Kvantitativa studier av alkoholtoleransen hos människan har utförts av bland andra *Goldberg* (20) och *Alha* (21). Från Goldbergs arbete visas i figur 4 ett exempel på hur graden av påverkan, mätt enligt Rombergs skärpta prov, följer ökningen av alkoholhalten i blodet, men sedan avtar snabbare än denna.

*Loomis* och *West* (22) har närmare undersökt alkoholens inverkan på människan vid simulerad bilkörning. Författaren gav sina försökspersoner en mängd alkohol som varierade mellan 10 och 30 centiliter starksprit och genom kontinuerlig tillförsel av ytterligare alkohol hölls blodalkoholhalten ungefär konstant under cirka 4,5 timmars tid. De fann att man under denna tid icke kunde påvisa någon signifikant tillvänjning till alkohol. Försämringen av prestationsförmågan var ungefärligen konstant så länge alkoholhalten i blodet ej sjönk.

I vissa fall begär polismyndigheten att läkaren skall taga blodprov med en eller två timmars mellanrum. Följande fall visar den märkbara förändring i en persons uppträdande och påverkansgrad som kan ske på kort tid trots hög alkoholhalt i blodet. Vid en första undersökning av vederbörande bedömde läkaren den undersökte som påverkad av alkohol. Blodprovet visade 2,75 promille och urinprovet 4,19 promille alkohol. Två timmar senare gjordes en ny läkarundersökning. Vid denna ansåg samme läkare att den undersökte icke var påverkad av alkohol. Blodprovet visade 2,21 promille och urinprovet 3,59 promille alkohol. Vid den första undersökningen var gången osäker men vid den andra säker.

övriga prov, utom Rombergs prov, var vid bägge undersökningarna anmärkningsfria.

Om en individ med viss alkoholhalt i blodet bedömes såsom påverkad av alkohol, är mycket beroende av vilka undersökningar som användes vid bedömningen. De prov, som är föreskrivna, måste betraktas som otillräckliga, då personer med en alkoholhalt i blodet som överstiger 2,5 promille kan bedömas såsom icke påverkade och icke olämpliga att föra motorfordon.

## *Alkoholens omsättning*

### I. Inledning

Under det första skedet efter alkoholens förtäring dominerar uppsugningen av alkohol (resorptionsfasen). Blodalkoholhalten stiger kontinuerligt till ett mer eller mindre flackt maximum. Vid en mycket snabb resorption är diffusionen av alkohol från blodet till vävnaderna ej tillräckligt snabb utan blodalkoholkurvan uppvisar en tillfälligt högre topp. När maximum har uppnåtts är resorptionen icke avslutad utan kan fortsätta under lång tid (efterresorption). Om en person under en kort tidrymd förtär alkohol, erhålles den blodalkoholkurva som framgår av fig. 5. Kurvan är idealiserad, som regel är den mera oregelbunden. Kurvans utseende beror i stor utsträckning dels på resorptionsförhållanden och dels på mängden konsumerad alkohol, om denna har förtärts i form av starksprit, vin eller öl och med eller utan mat. När alkohol har passerat magsäcken och nått tarmen resorberas den oftast snabbt.

Blodalkoholkurvans förlopp den närmaste tiden efter dess maximum är ett uttryck för ett samspel mellan alkoholens efterresorption, förbränning och fördelning i vävnaderna, vilket resulterar i att blodalkoholhalten i regel sjunker långsamt eller i stort sett ligger konstant under denna tid. *När all förtärd alkohol är resorberad, har vattnet i kroppens olika vävnader praktiskt taget samma alkoholhalt.* Blodalkoholhalten sjunker nu snabbare och hastigheten blir direkt proportionell mot försvinnandet av alkohol ur kroppen.

I och med att alkoholen kommit in i blodbanorna går den även via njurarna ut i urinen. Koncentrationen av alkohol blir högre i den urin som lämnar njurarna än i blodet, eftersom urinens vattenhalt är cirka 20 % högre än helblodets. Kurvorna över alkoholhalten i blodet och i den urin som lämnar njurarna är parallella, men den senare kurvan ligger cirka 20—25 % högre än den förra (7, 27).

Den urin, som uppsamlas i blåsan från alkoholförtäringens början till dess maximum har uppnåtts i blodet, är sammansatt av kontinuerligt tillströmmad urin, vars alkoholhalt följt ökningen i blodalkoholhalten. Detta innebär, att alkoholhalten i den anhopade blåsurinen släpar efter i förhållande till koncentrationen i blodet på så sätt att alkoholhalten i blåsurinen under den tidigare delen av resorptionsfasen är lägre än den samtidiga blodalkoholhalten men efter resorptionen i stället högre.

Skillnaden i alkoholhalt mellan blodet och den i urinblåsan ansamlade urinen blir, sedan blodalkoholmaximum passerats, större under ju längre tid urinen samlats. I efter denna tidpunkt samtidigt tagna prov blir således kvoten alkoholhalt i urin:blod allt större. Alkoholens diffusion ut genom blåsväggen är nämligen mycket långsam.

Förhållandet mellan alkoholhalten i successivt avgivna urinprov och blodalko-

holkurvan beror därför i huvudsak på hur ofta man urinerar och den mängd urin som lämnas kvar i blåsan efter varje urinering (resturin).

Tabell XXII a, b, c och d visar, att man oftast i praktiken finner en lägre alkoholhalt i blåsurinen än i blodet den första timmen efter alkoholförtäringen, således under resorptionsfasen.

Alkoholen har en urindrivande verkan som i stort sett är proportionell mot blodalkoholhalten när den är i stigande, men som sedan snabbt minskar (23). Figur 6 a och b visar för två av våra försök blodalkoholhalt och avgiven mängd urin vid olika tidpunkter efter alkoholförtäringens början. Det framgår av denna, att den avgivna urinmängden är stor den närmaste tiden efter alkoholförtäringens början, men att den därpå minskar väsentligt. Om efter ett par timmar ytterligare alkohol intages, ser vi hos försöksperson nr 2 att urinmängden ånyo ökar.

Cirka 95 % av alkoholen förbrännes i kroppen och till största delen i levern. Det finns intet annat sätt att bli kvitt alkoholen när den väl resorberats än genom förbränning. Varken bastubad, gymnastik eller annat kroppsligt arbete påskyndar förbränningen, ej heller finns det för närvarande något medicinskt preparat, som kan påskynda utsöndringen eller öka förbränningen. Den alkoholmängd, som försvinner genom transpiration, andningsluft och genom urinen, är icke stor (man räknar med omkring 2—5 %).

För att belysa alkoholens resorption, relationen mellan alkoholhalt i blod och urin och alkoholens förbränning under i dagliga livet rådande förhållanden har vid laboratoriet utförts försök med alkoholförtäring under olika betingelser. I de följande avsnitten framlägges resultaten av dessa försök och av vissa alkoholförsök, som redovisats i litteraturen.

Som försökspersoner har yngre polismän välvilligt ställt sig till förfogande. Samtliga var vältränade och av normal kroppskonstitution.

Försöken har utförts med såväl starksprit som öl, klass II och III. Konsumtionstiden har varierat från någon minut till cirka 50 minuter vid förtäring av större kvantiteter öl. Ungefär varje halvtimme har 3—4 blodprov tagits ur fingerblomman och varje timme har såvitt möjligt urinprov avgivits. Försökspersonerna har tömt blåsan före alkoholförtäringens början och sökt att i möjligaste mån helt tömma densamma vid varje urinering.

Alkoholbestämningen i ett blodprov består av medeltalet från 3—4 kapillärer blod, som analyserats enligt ADH-metoden (8) av olika laboratriser. Urinanalysen utgöres av medeltalet av två oberoende bestämningar enligt ADH-metoden.

### II. Alkoholens resorption

Alkoholhalten i blodet vid en given tidpunkt efter förtäring av alkohol beror på bl. a. kroppsvikten, vattenhalten i kroppen, resorptionsförhållandena som t. ex. påverkas av den förtärda dryckens art, och förbränningshastigheten. Alkoholen fördelar sig, som tidigare nämnts, i kroppens vatten, varför vattenhalten som varierar med fetthalt och benbyggnad är av betydelse för den alkoholhalt en person kommer att få i blodet om denna sättes i samband med förtärd mängd alkohol per kilo kroppsvikt. Fettvävnad och ben innehåller nämligen mycket litet vatten. Ett korrektare förfaringssätt är att ange den förtärda mängden alkohol i relation till kroppens vattenmängd, men detta är i praktiken synnerligen svårt. Våra försökspersoner var vältränade, varför fetthalten troligen varit normal. Benbyggnaden kan däremot ha varit ganska skiftande. Beträffande de försök, som redovisas i litteraturen och från vilka vi i detta arbete citerat vissa resultat, finnes inga uppgifter om försökspersonernas kroppsbyggnad. Det är därför möj-

ligt att en del av variationerna i blodalkoholhalt mellan dessa försökspersoner som förtärt lika mycket alkohol per kilo kroppsvikt är att hänföra till olikheter i vattenhalt dem emellan.

Tabellerna XXIII och XXIV visar tiden för blodalkoholmaximums inträffande, beräknat från alkoholförtäringens slut, enligt *Gerchow* och *Steigleder* (24) samt *Alha* (21). I båda fallen gavs alkohol i form av starksprit. I det förstnämnda arbetet har försökspersonerna förtärt lagad mat cirka tre timmar före försöket och konsumtionstiden för alkoholen har uppgått till cirka 50 minuter. I Alhas försök har alkoholen förtärts på fastande mage och alkoholens konsumtionstid har uppgått till cirka fem minuter.

Av tabell XXIII framgår att någon markant skillnad i tid tills blodalkoholmaximum uppnåtts icke föreligger under dessa försöksbetingelser, även om den förtärda mängden alkohol varierat mycket. Även under Alhas försöksbetingelser erhölls samma resultat, se tabell XXIV.

Om alkoholen förtäres en kortare tid efter eller i samband med måltid inträffar blodalkoholmaximum i regel senare än vad som är fallet vid förtäring av alkohol efter flera timmars fasta. Tabell XXV är en sammanställning av försöksresultat redovisade av *Abele* och *Kropp* (25). Deras försöksmaterial bestod av 91 personer, som förtärde en alkoholdos som varierade mellan 15—40 centiliter starksprit motsvarande 0,5—1,8 gram alkohol per kilo kroppsvikt. Försöksmaterialet har indelats i tre grupper med avseende på tidpunkten för senaste måltid och av tabell XXV framgår, att blodalkoholmaximum inträffat senare för de försökspersoner som förtärt en kraftig måltid 1—2 timmar före försöket än för dem som åt 3—6 timmar före. Av de 33 personer, som förtärt måltid senast sex timmar före, har 95 % uppnått blodalkoholmaximum inom två timmar, medan motsvarande siffra för de 38 som förtärt en riklig måltid 1—2 timmar före är 55 %.

I de fall, där det tager lång tid innan den maximala blodalkoholhalten uppnås, stiger i regel blodalkoholkoncentrationen mycket snabbt de första 30—60 minuterna efter förtäringen, varefter följer en långsam ökning tills maximum är uppnått. Det är känt att alkoholen till en början resorberas mycket snabbt från magsäcken, men efter en kort tid avtager resorptionen därifrån. Detta fenomen i kombination med att alkoholens passage till tarmen kan vara förlångsammad (t. ex. beroende på närvaron av mat) är troligen orsaken till utvecklingen av blodalkoholkurvor med sent inträffande maxima. Figur 7 visar för två av våra egna försök blodalkoholkurvans förlopp till maximum, vilket i dessa fall inträtt först tre timmar efter förtäringens början.

Tabell XXVI ger för våra egna försök den längsta och kortaste observerade tiden i timmar från alkoholförtäringens början till den punkt på blodalkoholkurvan efter vilken blodalkoholhalten faller snabbare än 0,08 promille per timme (resorptionstoppar förbisedda). Gränsen 0,08 promille är godtyckligt vald, men ger en uppfattning om under hur lång tid uppsugningen av alkohol varar. Detta är av intresse då symtomen på alkoholpåverkan ju ökar med stigande blodalkoholhalt och är mest utpräglade vid tiden för blodalkoholmaximum. Så länge blodalkoholhalten endast sjunker långsamt, är förändringen i graden av påverkan relativt liten. Då blodalkoholhalten faller med en hastighet proportionell mot förbränningshastigheten (omkring 0,15—0,20 promille per timme) avtar symtomen på alkoholpåverkan mycket snabbt.

I figur 8 visas medeltal och variationsbredd för *blodalkoholmaximums* höjd i de av Gerchow och Steigleder samt Alha utförda försöken. I tabell XXVII har för de förra försöken sammanställts blodalkoholmaximums höjd för de enskilda försökspersonerna. Blodalkoholmaximum har genomsnittligt ett avsevärt högre värde

i Alhas försök. Förklaringen till detta är sannolikt att vid en snabb förtäring av alkohol på fastande mage resorberas i regel en större mängd alkohol fram till tidpunkten för blodalkoholmaximums inträffande än vad som är fallet vid intagande av alkohol i samband med eller kort tid efter måltid. Då alkoholen förtäres under kort tid på fastande mage erhålles i regel ett distinkt maximum. En markant resorptionstopp är mycket vanlig, efterföljd av en mindre utpräglad efterresorptionsfas. Alkohol konsumerad i samband med eller kort tid efter måltid ger i regel ett mindre utpräglat maximum och en ganska långsträckt efterresorption.

Konsumtionen av alkohol skulle i våra försök ske under omständigheter som är realistiska i det dagliga livet, då alkoholen som regel intages under en längre tid och efter endast få timmars fasta eller i samband med eller kort efter måltid. Under dessa förhållanden utjämnas den skillnad man annars får i blodalkoholmaximums storlek om alkoholen drickes i form av starksprit, vin eller öl, om det icke rör sig om mycket stora mängder sprit. Vårt material visar ej heller någon signifikant skillnad i blodalkoholmaximums höjd mellan personer som förtärt starksprit respektive öl och dessa redovisas därför tillsammans.

Försöken med förtäring av alkohol efter 5—6 timmars fasta omfattar i 12 fall öl och i nio fall starksprit. Alkoholmängden i form av öl varierade mellan 0,5—1,3 gram per kilo kroppsvikt, i form av starksprit mellan 0,4—0,7 gram per kilo kroppsvikt med undantag för en person som förtärt 1,28 gram per kilo kroppsvikt. Konsumtionstiden för öl varierar mellan 30—60 minuter och för starksprit mellan 10—30 minuter.

Försöken med intagning av alkohol 1—2 timmar efter måltid omfattar i 10 fall öl och i 26 fall starksprit. Den konsumerade mängden alkohol i form av öl och starksprit varierar mellan 0,5—1,3 gram respektive 0,5—1,7 gram alkohol per kilo kroppsvikt, konsumtionstiden för öl och starksprit mellan 30—60 minuter respektive 10—40 minuter.

Som nämnts är försöken avsedda att återspegla förtäring av alkohol i det dagliga livet, varför hänsyn icke tagits till de olika konsumtionstiderna. Dessa spelar dock endast en mindre roll under våra försöksbetingelser.

Figur 9 visar blodalkoholmaximums höjd när alkoholen dracks efter 5—6 timmars fasta. Figur 10 illustrerar maximums höjd när alkoholen intages 1—2 timmar efter måltid. En rät linje är anpassad till observationerna. Den direkta tolkningen av linjens ekvation är att om i ekvationen insättes en viss mängd konsumerad alkohol erhålles den genomsnittliga höjden av blodalkoholmaximum för denna mängd alkohol.

Med ledning av våra egna försök och dem som utförts av Gerchow och Steigleder samt Alha har tabell XXVIII sammanställts. Tabellen ger för en person med en kroppsvikt av 75 kg medelvärde och variationsbredd för blodalkoholmaximums höjd vid förtäring av cirka 20 eller cirka 30 cl starksprit, respektive 5 eller 7 flaskor öl klass III.

För att belysa förhållandet mellan alkoholhalt i blod och förtärd mängd alkohol vid olika tidpunkter efter alkoholförtäringens början har vi förfarit på följande sätt. Försöksmaterialet har indelats i två grupper, dels en grupp som förtärt alkohol 5—6 timmar efter sista måltid och dels en annan som förtärt alkohol kort tid efter måltid. För vardera gruppen har för varje timme efter alkoholförtäringens början försökspersonernas blodalkoholhalt relaterats till förtärd mängd alkohol uttryckt i gram alkohol per kilo kroppsvikt. Då vi i de olika försöken följt blodalkoholkurvan olika långt, varierar antalet observationer vid de olika tidpunkterna. Resultatet framgår av figurerna 11 och 12. Genom att till

observationerna anpassa en rät linje och från den räta linjens ekvation beräkna den genomsnittliga blodalkoholhalten vid förtäring av olika mängder alkohol per kilo kroppsvikt 1, 2, 3 och 4 timmar efter alkoholförtäringens början, har tabellerna XXIX och XXX sammanställts.

Av figurerna 11 och 12 ses att variationen i blodalkoholhalt efter en förtärd viss mängd alkohol är störst en timme efter förtäringens början, vilket främst beror på olika resorptionshastighet hos olika personer. Detta framgår tydligast hos dem som förtärt alkoholen kort tid efter måltid och för vilka variationen i blodalkoholhalt även efter två timmar är stor. Efter tre och fyra timmar har variationen i resorptionshastighet mindre inflytande och olikheten i blodalkoholhalt blir därför mindre. Om man i stället för kilo kroppsvikt hade räknat med kilo vatten, hade variationerna blivit ännu mindre.

Som framgår av tabellerna XXIX och XXX föreligger ganska stor differens i den genomsnittliga blodalkoholhalten mellan de personer, som förtärt alkoholen 5—6 timmar resp. kort tid efter måltid. Den primära orsaken till skillnaden är det ovan påpekade förhållandet att under de första två timmarna alkoholen resorberas långsammare med åtföljande lägre blodalkoholhalt, då mera föda finns i magsäck och tarm samt den långsträckta efterresorptionen under dessa förhållanden.

Relationen blodalkoholhalt till förtärd mängd alkohol har här icke redovisats längre än till fyra timmar efter förtäringens början. Vid senare tidpunkter medför nämligen det förhållandet, att den förtärda mängden alkohol sättes i relation till kroppsvikt att det blir stora variationer i blodalkoholhalten mellan de olika personerna. För en ungefärlig beräkning av blodalkoholhalten vid en tidpunkt som ligger längre ifrån alkoholförtäringens början hänvisas till avsnitt V.

### III. Relationen mellan alkoholhalt i blod och urin

*Drew* et al. (18) har bl. a. studerat förhållandena mellan alkoholhalten i blod och urin hos personer, som förtärt små mängder alkohol. *Lundquist* (26) har genom försök och bearbetning av rättsfall (analyser av blod- och urinprov från personer misstänkta för rattfylleri) studerat kvoten mellan promillen i blod- och urinprov. *Weinig* och *Schwerd* (27) har experimentellt studerat förloppet av alkoholkurvan i blåsurinen och varierat de faktorer, som bestämmer relationen mellan alkoholhalten i ett samtidigt taget blod- och urinprov. *Bonnichsen* och *Åberg* (28) har i rättsfall beaktat möjligheterna att från känd alkoholmängd i ett eller flera urinprov beräkna alkoholhalten i blodet.

Rättskemiska laboratoriet analyserar rutinmässigt prov från personer, som är misstänkta för rattfylleri. För cirka 90 % av dessa finns förutom blodprov också ett urinprov och för ett mindre antal även två sådana som tagits med 30—60 minuters mellanrum.

Svensk lag angående framförande av motorfordon under inflytande av alkohol är emellertid baserad på promillen i blodet. Bestämning av alkoholhalten i enbart urinen är sålunda av rättslig betydelse endast om den kan användas för att beräkna den samtidiga promillen i blodet. Det vore därför av stor betydelse, om man från urinprov kunde uppskatta promillen i blodet, då i vissa fall ett uttalande om alkoholhalten i blodprovet icke kan göras med tillräcklig säkerhet, beroende t. ex. på att de insända blodmängderna varit otillräckliga eller på att blodet i kapillärerna koagulerat.

Syftet med våra försök har varit att dels studera förloppet av alkoholhalten i blodet och blåsurinen efter en engångsförtäring av alkohol, dels att jämföra

resultaten av de beräkningar, som vi har företagit av promillen i blodet, utgående från ett eller två urinprov som rutinmässigt tagits från en person misstänkt för rattfylleri.

I våra försök har urinblåsan tömts med ganska korta tidsintervall, varför alkoholhalten i ett urinprov kan förväntas vara starkt korrelerad med den samtidiga promillen i blodet.

I rättsfall, där endast ett urinprov tagits, kan detta däremot bestå av i urinblåsan under längre tid samlad urin. I ett sådant fall kan alkoholhalten i blåsurinen förväntas ge en sämre överensstämmelse med den i blodet. Där två successiva urinprov tagits, är det troligt att det andra urinprovet i stort sett är fritt från äldre urin, varför alkoholhalten i detta prov kan förväntas vara mera i jämvikt med promillen i blodet.

*Resultat av försök avseende relationen mellan samtidig alkoholhalt i blod och blåsurin*

Tabell XXII a, b, c och d visar för varje försöksperson alkoholhalten i blodet och i blåsurinen samt kvoten urin- till blodalkoholhalt 1, 2 och 3 timmar efter förtäringens början.

Uppdelningen i olika tabeller är endast utförd för att lättare kunna bedöma rättsfall där alkoholen som regel intages under längre tid än 10 minuter.

För att belysa relationen mellan samtidig alkoholhalt i blod och blåsurin, då blodalkoholmaximum är passerat, har en bearbetning utförts av slumpmässigt utvalda prov. För varje försöksperson utlottades ett urinprov. Det krav vi ställde på dessa prov var, att blodalkoholmaximum var passerat. Samtidig blodalkoholhalt har i de fall, där blod- och urinprov icke tagits helt vid samma tidpunkt, uppskattats från den blodalkoholkurva som fås genom att en linje dragits genom de kända blodalkoholvärdena. Vi har dessutom uteslutit alla fall där promillen var lägre än 0,40. Med de givna restriktionerna erhöll vi ett blod- och ett blåsurinalkoholvärde från 41 försökspersoner. I figur 13 är de 41 parvisa värdena redovisade. Av figuren framgår, att det råder ett starkt samband mellan alkoholhalten i blodet och i blåsurinen, där variationerna i blodets alkoholhalt för en viss alkoholkoncentration i blåsurinen är relativt små. Vi har antagit, att sambandet mellan alkoholhalten i blod och urin är linjärt och anpassat en rät linje till observationerna. Följande ekvation erhölls.

$$‰ \text{ i blod} = -0{,}06 + 0{,}76 \; ‰ \text{ i urin} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (1)$$

Tolkningen av ekvationen är, att om i denna insättes en viss alkoholhalt från ett urinprovs analys, erhålles den sannolikaste promillen i blodet vid den tidpunkt då urinprovet togs.

Tabell XXXV ger för olika alkoholhalter i urinen den sannolikaste alkoholhalten i blodet vid den tidpunkt då urinprovet lämnades samt den gräns, vilken med approximativt 99,9 % säkerhet innesluter den faktiska promillen i blodet.

Våra försök, där urinproven är avgivna med cirka en timmes mellanrum, visar, att alkoholhalten i blåsurinen i stort sett faller parallellt med alkoholhalten i blodet. Den genomsnittliga kvoten mellan alkoholhalten i urin- och blodprov är 1,40.

*Undersökningsmaterial beträffande rättsfall*

I de rättsfall, som vi har studerat, härrör blod- och urinprov från personer som misstänkts för rattfylleri. Vi har studerat dels fall där ett urinprov tagits och dels fall där två i tiden närliggande sådana tagits. Uppdelningen har motiverats av vad som framhållits ovan.

Till undersökningsmaterialet med endast ett urinprov har vi, statistiskt slump-

mässigt, utvalt $^1/_{10}$ av 1959 års analyser och till materialet med två urinprov alla fall med två dylika prov som under år 1960 inkom till laboratoriet. Beroende på den stora variabiliteten i urinalkoholhalt vid låga blodalkoholvärden uteslöts alla fall med en promille som understeg 0,40. Vi har vidare valt att utesluta alla fall där alkoholhalten i blodet är högre än i urinen, emedan någon exaktare beräkning av promillen i blodet från ett urinprov ej kan göras innan resorptionen är avslutad. Från materialet med två urinprov uteslöts av samma skäl alla fall, som uppvisade en stigande alkoholhalt i urinproven. Vidare fick tidsskillnaden mellan blod- och urinprov icke överstiga en timme, vilken restriktion även gällde tidsskillnaden mellan två urinprov. Den praktiska betydelsen av uteslutningsnormerna diskuteras i detta arbetes sammanfattning. Totalt erhölls med ett urinprov 1 004 och med två urinprov 286 fall, vilka uppfyllde de ställda villkoren. I figurerna 14 och 15 redovisas resultaten.

För vart och ett av de fall, som ingår i undersökningsmaterialet, har tre kapillärer med blod analyserats enligt Widmark- och två enligt ADH-metoden. För urinprovet har två oberoende bestämningar enligt ADH-metoden utförts. Analysresultatet är angivet som ett aritmetiskt medeltal av dessa bestämningar.

*Resultat av bearbetningen av rättsfallen*

Vi har förutsatt att sambandet mellan alkoholhalt i blod och urin är linjärt i den post-resorptiva fasen. Vårt problem har varit att numeriskt uppskatta detta förhållande och beräkna en nedre gräns för den alkoholhalt i blodet som svarar till en viss alkoholhalt i blåsurinen. Denna nedre gräns skulle vara så bestämd, att den med 99,9 %-ig säkerhet innesluter den faktiska promillen i blodet vid den tidpunkt som urinprovet är taget.

I materialet där endast ett urinprov lämnades fann vi, att sambandet mellan alkoholhalt i blod- och urinprov beskrevs av ekvationen

$$‰ \text{ i blod} = -0{,}12 + 0{,}72 \text{ } ‰ \text{ i urin} \quad (2)$$

Där två urinprov fanns, beskrevs relationen av ekvationen

$$‰ \text{ i blod} = -0{,}02 + 0{,}71 \text{ } ‰ \text{ i urin} \quad (3)$$

Tolkningen av ekvationerna (2) och (3) är, att om i dessa insättes en viss alkoholhalt från analysen av ett urinprov, kan man beräkna den sannolikaste promillen i blodet då urinprovet togs. För att erhålla den nedre gränsen subtraheras från den sannolikaste alkoholhalten det värde, som ges i tabellerna XXXII och XXXIII. Avdragstermer för tre olika säkerhetsgrader, 95 %, 99 % och 99,9 % har här angivits.

Användningen av tabellerna belyses av följande två exempel. Antag ett fall där blodprov icke tagits utan endast ett urinprov. Analysen av detta visar en alkoholhalt av 2,88 promille. Insättes detta värde i ekvation (2) befinnes den sannolikaste alkoholhalten i blodet vid den tidpunkt urinprovet togs vara 1,95 promille. Vi önskar nu ange en nedre gräns som med 99,9 %-ig säkerhet innesluter den faktiska alkoholhalten i blodet då urinprovet lämnades. Ur tabell XXXII erhålles avdragstermen 0,58 promille, varför det sökta värdet blir 1,95 promille — 0,58 promille = 1,37 promille. Låt oss se på ett annat fall där två urinprov erhållits med 30 minuters mellanrum men inget blodprov. Det andra urinprovet visar en alkoholhalt av 2,88 promille. Genom att insätta detta värde i ekvation (3) beräknas att den sannolikaste alkoholhalten i blodet var 2,06 promille. Med 99,9 %-ig säkerhet överskrider icke värdet 2,06 promille — 0,38 promille = 1,68 promille den faktiska alkoholhalten i blodet då urinprovet togs. Avdragstermen 0,38 promille erhålles ur tabell XXXIII.

*Sammanfattning*

Relationen mellan alkoholhalt i blåsurin (x) och i blodet (y) är angivet i linjär form

$$y = a + b\,x \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (4)$$

Denna förutsättning synes med hänsyn till alkoholens fördelningsegenskaper helt realistisk. De rättsfall, som inkommer till laboratoriet, utgör en blandning av såväl fall där resorptionsfasen är passerad som sådana där så icke är fallet. Om man företager en beräkning av koefficienten *b* i relation (4) med hjälp av detta blandade material, så kommer denna beräknade koefficient att bli högre än den man skulle erhålla på ett material som enbart bestod av fall där resorptionsfasen är passerad. Nu kan man visserligen hävda att denna snedvridning av *b* är helt acceptabel om man har för avsikt att tillämpa beräkningen av *b* på material av samma blandade typ. Mot detta kan emellertid invändas att de fall i laboratoriets material som ännu ej passerat resorptionsfasen är relativt få samtidigt som de starkt avviker från den normala variationen, vilket medför en kraftig effekt på *b*. Vi har, som tidigare nämnts, emellertid valt att utesluta alla fall där alkoholhalten i blodet är högre än den i urinen. En del av de låga alkoholhalterna i urinen beror även på en avsiktlig spädning med vatten. Detta uteslutningskriterium kan visserligen sägas vara arbiträrt, men är rimligt med hänsyn till tillämpningen. Man skulle också kunna försvara en uteslutning av fall där kvoten mellan alkoholhalt i urin och blod är lägre än 1,2, men vi har ansett detta vara praktiskt insignifikant.

Vi har lämnat tre ekvationer som under något olika förhållanden beskriver relationen mellan alkoholhalt i blod och blåsurin, nämligen för våra egna försök och för rättsfall med 1 resp. 2 urinprov. I tabell XXXIV är den sannolikaste alkoholhalten i blodet beräknad och i tabell XXXV anges den 99,9 %-iga säkerhetsgränsen enligt de tre ekvationerna för blodalkoholhalten vid olika alkoholkoncentration i blåsurinen.

Av tabellerna XXXIII, XXXIV och XXXV framgår att om man beräknar blodalkoholhalten efter ekvation 2 erhålles lägre värden än då ekvationerna 1 och 3 användes. Detta är dock naturligt med hänsyn till den heterogena sammansättningen av det material, på vilket ekvation 2 är baserad.

En stor del av skillnaden i beräkningarna enligt ekvation 1 och 3 är att hänföra till att ekvation 3 är uppställd på förhållanden mellan alkoholhalt i blod- och urinprov där i regel tidpunkterna då proven togs icke är desamma, i flera fall uppgår tidsskillnaden till 40—60 minuter. Det bör också beaktas, att ekvation 1 är uppställd på urinalkoholhalter, vilka uppgår till högst cirka 2 promille.

Vi har visat hur man från en känd alkoholhalt i ett urinprov kan beräkna den samtidiga promillen i blodet. Man torde också från en känd alkoholhalt i ett urinprov kunna beräkna en nedre gräns för den högsta blodalkoholhalt, som förekommit under den tidrymd som den urin, vilken representeras av urinprovet, samlats i urinblåsan. I litteraturen angives kvoten mellan alkoholhalten i den urin som lämnar njurarna och helblodet till högst 1,30, vilket även bekräftas av det samband, som vi observerat i vårt eget försöksmaterial. Den nedre gränsen för den högsta alkoholhalten, som har funnits i blodet erhålles då genom att dividera den funna alkoholhalten i urinprovet med faktorn 1,30.

Ovannämnda förhållanden kan i de fall, där urinprovet består av *en under längre tid i blåsan samlad urin*, ge vissa upplysningar om var i alkoholens fördelningsskede en person befinner sig. För att belysa detta anknytes till följande schematiska exempel. Blod- och urinprov har tagits från en person cirka en timme efter

det att han gripits som misstänkt för rattfylleri. Blodprovet visade 1,78 promille och urinprovet 2,67 promille alkohol. Från alkoholkoncentrationen i urinen kan genom division med faktorn 1,30 beräknas att alkoholhalten i blodet någon gång före den tidpunkt då urinprovet lämnades uppgått till minst 2,05 promille. Vi kan härav med stor säkerhet draga slutsatsen att personen den närmaste tiden före provtagningen icke haft en stigande alkoholhalt i blodet. Vid anmärkningstillfället torde han ha haft minst den promille i blodet som provet visar och varit minst så påverkad som undersökningsprotokollet anger.

Man försöker i vissa fall taga två i tiden närliggande blodprov på en för rattfylleri misstänkt som en hjälp för att avgöra om blodalkoholhalten var i stigande eller i sjunkande under körningen. Två urinprov tagna med 30—60 minuters mellanrum ger emellertid mer information härom än vad två blodprov tagna med samma tidsintervall gör. Orsaken härtill är, som tidigare nämnts, eftersläpningen i alkoholhalt i blåsurinen. Av stor betydelse är att det första urinprovet tages så tidigt som möjligt efter körningen. Vi vill här framhålla vikten av, att polismyndigheten tillvaratager ett urinprov så snart detta är möjligt och icke väntar tills läkaren anländer.

*Statistiska metoder*

Sambandet mellan alkoholhalt i blod (y) och urin (x) under den post-resorptiva fasen är förutsatt linjärt och beskrives av funktionen

$$y = a + bx$$

Konstanterna $a$ och $b$ har uppskattats enligt minsta kvadratmetoden. Det gränsvärde som med viss säkerhet ($p$ %) innesluter den faktiska alkoholhalten i blodet har uppskattats enligt

$$y—\lambda_p \sqrt{s^2}$$

där $y$ är den sannolikaste alkoholhalten i blodet vid en alkoholhalt i blåsurin av $x$, $s^2$ är en uppskattning av variansen för $y$ och $\lambda_p$ utgör normalkonstanten för konfidensnivån $p$ %. Vi har vid beräkningen av $s^2$ antagit att variansen för $y$ är lika stor vid alla $x$.

**IV. Alkoholens förbränning**

Det råder delade meningar i litteraturen, huruvida alkoholen vid höga koncentrationer i kroppen (cirka 2—2,5 promille och däröver) förbrännes snabbare, men om så skulle vara fallet är detta förhållande av en storleksordning som kan anses praktiskt taget insignifikant med hänsyn till de marginaler som tillämpas i rättspraxis.

I de flesta arbeten rörande alkoholens förbränningshastighet har denna beräknats till genomsnittligt 6—7 gram per timme för en person som väger 70 kg, motsvarande 1,9—2,2 cl starksprit 40 vol. %. Ett markant undantag utgör *Schmidt* (29), som för ett stort försöksmaterial erhållit en genomsnittlig förbränning av närmare 10 gram alkohol per timme. Vi kommer i ett annat arbete att visa, att de beräkningsmetoder som använts i litteraturen kan giva en underskattning av alkoholens förbränningshastighet.

De av andra forskare angivna förbränningshastigheterna är beräknade på försökspersoner som fastat i 12 timmar eller mera, medan såväl Schmidts som våra försök utförts efter endast kort tids fasta. Detta kan möjligen delvis förklara det snabbare försvinnandet av alkohol i våra försök.

Det enklaste sättet att bestämma alkoholens förbränningshastighet är att di-

videra den förtärda mängden alkohol med tiden i timmar från alkoholförtäringens början till den tidpunkt vid vilken alkoholhalten i blodet blir noll.

I de försök, som vi har utfört, har blodalkoholkurvan i de flesta fall icke följts ända till sitt slut. Den tid vi följt den varierar mellan 4—6 timmar beroende på förtärd mängd alkohol. Den tidpunkt vid vilken kurvan når noll har uppskattats genom att på de tre sista bestämningarna av alkoholhalten i blodet anpassa en rät linje, vilken extrapolerats till blodalkoholhalten noll (se figur 16 a—d). Det är dock icke säkert att alkoholens resorption är helt avslutad vid den tidpunkt då dessa tre blodprov tagits. Troligt är därför, att när den extrapolerade linjen når alkoholhalten noll, inträffar detta i vissa fall något senare än då blodalkoholkurvan i verkligheten skulle ha nått noll. Därigenom kan den beräknade förbränningshastigheten bli något för låg. I några försök har vi följt blodalkoholkurvan under så kort tid att förbränningshastigheten icke kunde bestämmas. Så var även fallet i ett fåtal försök där personerna blivit illamående.

De förbränningshastigheter, som erhållits i våra försök, är sammanställda i tabell XXXVI. Vid förtäring av öl är förbränningen i vissa fall underskattad beroende på en långdragen efterresorption. I ölförsöken, där blodalkoholkurvan följts till noll, stämmer den hastighet varmed alkoholen försvinner väl överens med den för starksprit.

Under våra försöksbetingelser varierade förbränningen mellan 8 och 13 gram alkohol per timme. I tabell XXXVII är beräknat vad detta motsvarar i cl för olika spritsorter och i tabell XXXVIII hur lång tid det tar för våra försökspersoner att förbränna en viss kvantitet av olika spritsorter.

I figur 17 har vi för var och en av de 24 försökspersonerna satt den uppskattade förbränningshastigheten i relation till kroppsvikten. I de fall en och samma person deltagit i flera försök har resultatet angivits som medeltal av dessa. Vi ser, att det i vårt material ej kan utläsas någon större tendens till ökad förbränning med ökad kroppsvikt.

Det är praktiskt taget omöjligt vid experimentella försök att få alkoholhalten i blodet hos försökspersonerna att överstiga cirka 2,5 promille. Vid Mariapoliklinikens akutavdelning intages ofta berusade personer med en mycket hög alkoholhalt i blodet. I samarbete med överläkaren Dimberg har vi tagit blodprov på ett antal patienter efter magsköljning och fortsatt att taga blodprov till dess all alkohol var förbränd.

Resultaten har sammanställts i tabell XXXIX. Av denna tabell framgår att person nr 36 med 3,85 promille alkohol i blodet är alkoholfri först efter 22 timmar; nr 40 med 3,50 promille efter 17 timmar och patient nr 39 med 2,60 promille efter 14 timmar. Om dessa tre patienters alkoholförtäring avslutats exempelvis klockan 02 på natten visas i tabell XXXX hur blodalkoholhalten skulle ha förhållit sig vid olika tidpunkter efter förtäringens slut. Vid en eventuell bilkörning klockan 11 påföljande förmiddag skulle patient nr 36 haft en alkoholhalt i blodet av 2,2 promille, nr 40 av 1,6 promille och nr 39 av 1,0 promille, se också tabell XXXXI.

### V. Beräkning av blodalkoholhalt och förtärd mängd alkohol

Det har tidigare nämnts att alkoholen, när resorptionen är avslutad, i stort sett är jämnt fördelad i kroppens vatten och således proportionell mot de olika vävnadernas vattenhalt.

Vattenhalten i människokroppen är beroende av fettmängd och benbyggnad. Hos en vuxen man med ordinär kroppsbyggnad utgör vattenhalten cirka 60 % av kroppsvikten, 10 % mer hos magra och 10 % mindre hos feta. Hos kvinnan

är motsvarande värde cirka 50 %, 10 % mer hos magra och 10 % mindre hos feta (30).

Förtär en person, vars vattenmängd är $V$ kilo, $A$ gram alkohol och antager vi att alkoholen momentant resorberats, blir alkoholhalten i kroppens vatten $A/V$ promille. Då helblodet består av cirka 80 % vatten, är promillen i blodet lika med 0,8 $A/V$. Om man med $B$ betecknar alkoholens förbränningshastighet i gram per timme, kan blodalkoholhalten $P_t$ vid en tidpunkt $t$ timmar efter förtäringens början beräknas enligt formeln

$$P_t = \frac{A - Bt}{V} \times 0{,}8 \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (5)$$

Denna formel gäller allmänt om den förtärda kvantiteten är resorberad vid den tidpunkt beräkningen avser.

Under den tid, som förflyter till dess alkoholhalten i blodet når sitt maximum, resorberas i regel huvudparten av den intagna alkoholmängden. Det synes därför icke orealistiskt att för ett fall där konsumtionen skett inom 60 minuter uppskatta promillen i blodet 1 ½—2 timmar efter förtäringen med hjälp av formel 5.

Två personer, den ene väger 60 och den andre 80 kilo, förtär på kort tid 60 respektive 80 gram alkohol (19 respektive 25 centiliter starksprit 40 vol. %). De förutsättas ha samma vattenhalt, t. ex. 60 %, och samma förbränningshastighet av 10 gram alkohol per timme. Båda har intagit lika mycket alkohol per kilo kroppsvikt och kilo vatten, nämligen 1,0 respektive 1,67 gram. Ur formel 5 erhålles att promillen i blodet efter fyra timmar för den lättare personen är 0,44 och för den tyngre 0,67. Sex timmar efter förtäringen blir den lättare personen spritfri, medan den tyngre ännu har en promille i blodet av 0,33. Hade de två i föregående exempel förtärt vardera 80 gram alkohol, erhålles de blodalkoholkurvor (beräknade ur formel 5) som finns i figur 18. Vi ser, att promillen i början är högre för den lättare personen, men att den närmar sig den tyngre personens promille ju mera alkohol som förbränts. Båda blir spritfria vid samma tidpunkt, eftersom de förbränner lika mycket alkohol per tidsenhet.

I dessa två exempel bör särskilt observeras att promillen under de givna förutsättningarna faller snabbare hos den person, som har den lägre kroppsvikten. Blodalkoholhaltens fall i promille per timme kan skrivas som 0,8 $B/V$, ur vilken relation framgår att för en viss förbränningshastighet sjunker alkoholhalten snabbare ju mindre vattenmängd kroppen innehåller. Det bör emellertid framhållas, att detta endast gäller då alkoholen är resorberad.

Tabell XXXXII visar för olika förtärd mängd alkohol den genomsnittliga blodalkoholhalt som erhållits i våra försök och den som beräknats enligt formel 5. Vid beräkningarna har vi använt en vattenhalt på 60 % av kroppsvikten. Hos de försökspersoner, som druckit alkoholen 5—6 timmar efter måltid, ger beräkningen något lägre värden än dem som erhållits i försöken. En trolig orsak är att den vattenhalt (60 %) som vi räknat med är för hög, då försökspersonerna väger ganska mycket (medelvikt 80 kilo) och i regel har kraftig benstomme. Om vattenhalten sättes till 55 % erhålles praktiskt taget identiska värden. Den beräknade promillen hos dem, som intagit alkoholen 1—2 timmar efter måltid, är något högre än den faktiskt erhållna. Sannolikt är den primära orsaken härtill att söka i efterresorptionen, som vid spritförtäring kort tid efter måltid kan bli ganska långvarig.

Skall man beräkna den alkoholmängd i kroppen som svarar mot en viss alkoholhalt i blodet och den totala förtärda kvantiteten, gäller formlerna 6 och 7 under förutsättning att alkoholen är resorberad. I formlerna betecknar $P_t$ promillen i

blodet $t$ timmar efter förtäringens början, $A_t$ alkoholmängden i kroppen samt A den förtärda kvantiteten. De senare är uttryckta i gram alkohol.

$$A_t = \frac{P_t \cdot V}{0{,}8} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (6)$$

$$A = A_t + Bt \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (7)$$

Det påpekas, att om i formlerna insättes en promille som i tidsavseende ligger nära förtäringen, kan en underskattning av alkoholmängden erhållas. Om nämligen resorptionen icke är avslutad efter $t$ timmar, kommer den mängd alkohol som fortfarande finns i magsäck och tarm att icke återspegla sig i blodalkoholhalten.

Följande exempel belyser användningen av ovanstående formler. En person, som väger 80 kilo, har fem timmar efter avslutad spritförtäring, vilken pågått under cirka en timme, en promille i blodet av 1,50. Då han är ganska fet räknar vi med en vattenhalt på 50 % av kroppsvikten. Alkoholmängden i kroppen blir enligt formel 6

$$A_6 = \frac{1{,}50 \cdot 80 \cdot 0{,}50}{0{,}8} = 75 \text{ gram}$$

Under den timme som förtäringen ägt rum och under de efterföljande fem timmarna har personen förbränt cirka $6 \times 10 = 60$ gram alkohol. Den förtärda kvantiteten uppgår enligt formel 7 till $75 + 60 = 135$ gram alkohol, vilket motsvarar 42 centiliter starksprit 40 vol.%.

Ett problem, som är aktuellt i vissa rattfyllerimål är, att den misstänkte påstår att all spritförtäring ägt rum efter körningen, t. ex. att han enbart druckit 15 centiliter starksprit och att detta skett omedelbart efter körningen. Två timmar efter körningstillfället tages ett blodprov, som visar 1,95 promille alkohol. 15 centiliter starksprit motsvarar 48 gram alkohol. Personen, som väger 65 kilo, är mycket magerlagd och vi räknar därför med en vattenhalt på 70 % vilket ger en vattenmängd på 46 kilo. Om nämnda 15 centiliter sprit momentant resorberats, hade han erhållit en promille i blodet av 0,83 (enligt formel 5). Detta är det högsta värde han kan få med den uppgivna kvantiteten, möjligen bortsett från en mycket kortvarig resorptionstopp strax efter förtäringen. Om endast 15 centiliter dracks efter körningen, blir slutsatsen den, att han dessförinnan haft mer än 1 promille alkohol i blodet. Räknar man med 50 % vatten, blir blodalkoholhalten mycket mindre.

De ovan angivna formlerna kan användas för att värdera de uppgifter som en för onykterhet i trafiken misstänkt person lämnar om sin alkoholkonsumtion. Något annat syfte har de icke.

## *Sammanfattning*

Alkoholens ödesdigra roll i trafiken är ett problem som ej uppstått i och med de senaste decenniernas våldsamma ökning av motorfordonstätheten på våra gator och landsvägar. Rent historiskt har det existerat så länge som människan använt sig av fortskaffningsmedel, hur enkelt detta än varit. Problemet har dock fått en accelererande och alltmera skrämmande aktualitet ju tätare motorfordonsbeståndet blivit och ju högre hastigheter som kunnat presteras.

Mycket arbete har nedlagts för att belysa alkoholens roll i trafiken. Alkoholfrågan har en stor räckvidd på det sociala och medicinska området, men i föreliggande redogörelse behandlas den enbart ur trafiksynpunkt.

Den svenske professorn E. M. P. Widmark måste räknas som banbrytare inom alkoholforskningen. Han utarbetade en mikrobestämningsmetod för alkohol i blod

och urin och hans arbeten över alkoholens omsättning i kroppen är klassiska och de av honom utarbetade konstanterna användas ännu i dag.

Efterhand som instrument och undersökningsmetoder utvecklades kunde symtom på alkoholpåverkan påvisas vid allt lägre blodalkoholhalt och en mångfald artiklar har publicerats härom. De kemiska metoderna blir allt mera känsliga och specifika och allt lägre alkoholhalt i blodet angives influera på förmågan att framföra bil.

I detta medicinska bidrag till föreliggande betänkande har något större utrymme icke beretts frågan om alkoholens effekt på människan då den behandlats i SOU 1951: 44 och som nämnts har dessutom många arbeten härom publicerats.

Ur medicinsk synpunkt råder troligen enighet om, att alkohol icke bör förtäras före en bilkörning och att den mängd alkohol vederbörande har förtärt är av den största betydelse för förmågan att framföra motorfordon.

Vanligen är det vissa yttre symtom som av lekmannen iakttages och användes för bedömning av om en person är alkoholpåverkad, exempelvis blanka ögon, pratsamhet, sluddrande tal, osäkra rörelser och dylikt.

En person som till det yttre icke företer dessa tecken till påverkan uppfattas ofta såsom icke påverkad av alkohol, och trots detta kan alkoholhalten i hans blod stundom överstiga 3 promille.

Resultatet av en läkares bedömning av berusningsgraden hos en för rattfylleri misstänkt person bör däremot vara så objektiv som möjligt och alltså oberoende av den enskilde läkarens personliga kvalifikationer.

Vi har därför en längre tid försöksvis använt ett nytt läkarprotokoll. Detta omfattar flera prov än tidigare och kräver av läkaren att han beskriver hur proven utfallit och icke enbart såsom enligt det äldre formuläret besvarar de framställda frågorna med ett ja eller ett nej. En viktig ändring är även att läkaren i sin konklusion endast yttrar sig om, huruvida vederbörande är spritpåverkad eller ej och icke tager ställning till frågan om dennes förmåga att föra motorfordon, vilket bedömande helt överlåtes till domstolen. Resultatet av jämförelsen mellan de två protokollen framlägges.

En experimentell undersökning har företagits rörande blod- och urinalkoholkurvans förlopp när alkoholen intages i samband med mat. De flesta i litteraturen förut beskrivna försöken är nämligen utförda på fastande mage. Till denna undersökning har medel ställts till förfogande av Svenska Maltdrycksforskningsinstitutet.

Det diskuteras, vilka slutsatser man kan draga om alkoholhalten i blodet med utgångspunkt från endast urinanalyser. Alkoholens resorption och förbränning under våra försöksbetingelser beskrives. Alkoholens försvinnande ur blodet sker enligt våra resultat, som överensstämmer med *Schmidts* (29), snabbare än som vanligen angives i litteraturen. Möjligen beror denna bristande överensstämmelse på att våra försökspersoner förtärt mat före eller i samband med alkoholförtäringen.

I samarbete med överläkare Dimberg har blodalkoholbestämningar från personer, som intagits i starkt berusat tillstånd på Mariapolikliniken, utförts. Resultaten har medtagits då de ger en uppfattning av hur lång tid det tar innan blodet blir fritt från alkohol efter en massiv förtäring, som icke lämpligen kunde förverkligas experimentellt. Det visade sig att förbränningen av alkohol hos dessa personer gick med ungefär samma hastighet som vid lägre alkoholhalter hos normalpersoner. Det tog alltså i motsvarande grad längre tid innan blodet blev fritt från alkohol, vilket illustrerar vikten av att allmänheten upplyses om faran av att föra bil på morgonen efter en stor alkoholförtäring föregående kväll.

Samma spörsmål diskuteras i en serie artiklar, som framdeles kommer att publiceras på svenska i Bryggeriföreningens tidskrift. Avsikten är att informera såväl advokater som åklagare och domstolar om nytillkommande forskningsresultat som hjälp vid bedömningen av rattfyllerimål.

Ehuru etylalkohol otvivelaktigt är det viktigaste av de ämnen som kan inverka på förmågan att framföra motorfordon förekommer dock särskilt bland läkemedlen många som kan ha likartad effekt.

*Litteraturförteckning*


1. *Elbel, H.* »Blutalkohol», Georg Thieme Verlag, Stuttgart, 1956.
2. *Goldberg, L.* Statens offentliga utredningar 1951: 44 och 1953: 20.
3. *Harger, R. N.* »Toxicology», vol. II, 1961, 85.
4. *Simpson, K.* »Forensic Medicine», Edward Arnold LTD, London, 1958.
5. *Lundquist, F.* »Methods of Biochemical Analysis», vol. 7, 1959, 217.
6. *Widmark, E.* Biochem. Zeitschrift 131, 1922, 473.
7. *Widmark, E.* Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit, der gerichtlich-medizinischen Alkoholbestimmung, Urban und Schwarzenberg, 1932.
8. *Bonnichsen, R.*, and *G. Lundgren.* Acta pharmacol. et toxicol., vol. 13, 1957, 256.
9. *Bonnichsen, R.*, and *H. Theorell.* Scand. J. Clin. Lab. Invest. 3, 1951, 58.
10. *Bücher, T.*, and *H. Redetzki.* Klin. Wschr. 29, 1951, 615.
11. *Bonnichsen, R.* »Methods of Enzymatic Analysis», edited by H. U. Bergmeyer. Verlag Chemie, Academic Press, 1963.
12. *Cadman, W. J.* »Methods of Forensic Science», edited by Frank Lundquist. Interscience Publishers. Vol. II, 1963.
13. *Parker, K. D., C. R. Fontan, J. L. Yee,* and *P. L. Kirk.* Anal. Chem. 34, 1962, 1234.
14. *Mochata, G.* Microchim. Acta, 1962, 691.
15. *Bonnichsen, R.*, and *M. Linturi.* Acta Chem. Scand. 5, 1962, 16.
16. *Parker, K. D., C. R. Fontan,* and *P. L. Kirk.* Anal. Chem. 35, 1963, 356.
17. *Lins, G.*, und *H. W. Raudonat.* Dtsch. Z. gericht. Med. 52, 1961, 242.
18. *Drew, G. C., W. P. Colquhoun,* and *A. Hazel.* Med. research councel memorandum No. 38, London, 1959.
19. *Mallach, H. J.* Blutalkohol, 1, 1962, 11.
20. Goldberg, L. Acta Physiol. Scand. 5, Suppl. 16, 1943.
21. *Alha, A. R.* Alkoholpolitik, 2, 1952, 66.
    *Alha, A. R.* Akademisk avhandling. Annal. Acad. Scient. Fennicae, Helsingfors, 1951.
22. *Loomis, T. A.*, and *T. C. West.* Quart, J. Stud. Alc. 19, 1958, 30.
23. *Strauss, M. B., J. D. Rosenbaum,* and *W. P. Nelson.* J. Clin. Invest. 29, 1950, 1053.
24. *Gerchew, J.*, und *E. Steigleder.* Blutalkohol 1, 1961, 43.
25. *Abele, G.*, und *R. Kropp.* Dtsch. Z. gericht. Med. 48, 1958, 68.
26. *Lundquist, F.* Acta pharmacol. et toxicol., vol. 18, 1961, 231.
27. *Weinig, E.*, und *W. Schwerd.* Arch. exper. Path. und Pharmakol. 221, 1954, 243.
28. *Bonnichsen, R.*, and *C.-J. Åberg.* Acta Soc. Med. et Leg. i tryck.
29. *Schmidt, M.* Alkoholæmi, Nyt Nordisk Forlag, Köbenhavn 1937.
30. *Sommer Pedersen, B.* Ugeskrift for læger, 30, 1963, 103.

## *Tabeller och diagram*

*Tabell I*

| Laboratris | Antal analyser | Misslyckade analyser | | Misstanke om felavläsning på 1 ml | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Antal | % | Antal | % |
| 1 | 8 959 | 103 | 1,14 | 6 | 0,06 |
| 2 | 9 815 | 145 | 1,47 | 3 | 0,03 |
| 3 | 6 661 | 109 | 1,63 | 2 | 0,03 |
| 4 | 8 588 | 221 | 2,57 | 5 | 0,06 |
| 5 | 1 104 | 39 | 3,53 | 1 | 0,09 |
| 6 | 1 272 | 25 | 1,96 | 0 | 0,00 |
| 7 | 1 203 | 11 | 0,91 | 1 | 0,08 |
| Summa | 37 602 | 653 | 1,73 | 18 | 0,05 |

*Tabell II. Some typical examples of the difference between the two methods.* (‰ = *g per liter*)

| Blood | | Urine | | Gas Chromatography of the Urine | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Widmark ‰ | ADH ‰ | Widmark ‰ | ADH ‰ | Ethanol ‰ | Methanol ‰ | Acetone ‰ | Acetaldehyde ‰ |
| 2.73 | 1.88 | 3.69 | 2.47 | 2.40 | 0.78 | 0.02 | — |
| 3.45 | 3.01 | 4.64 | 4.25 | 4.29 | 0.39 | 0.02 | (0.006?) |
| 1.19 | 0.57 | 2.39 | 1.10 | 0.98 | 0.66 | 0.11 | — |
| 2.63 | 2.08 | 3.23 | 2.54 | 2.55 | 0.39 | 0.04 | 0.002 |
| 3.34 | 3.02 | 3.89 | 3.93 | 3.74 | — | 0.20 | — |
| 3.29 | 2.65 | 3.61 | 2.63 | 2.73 | 0.69 | 0.04 | — |
| 2.00 | 1.38 | 3.29 | 2.35 | 2.46 | 0.45 | 0.01 | unknown |
| 1.00 | 0.70 | 1.65 | 1.12 | 1.07 | 0.06 | 0.17 | — |

*Tabell III*

| Blod | | Urin | |
|---|---|---|---|
| Widmark ‰ | ADH ‰ | Widmark ‰ | ADH ‰ |
| 1,45 | 0,98 | 2,32 | 1,59 |
| 1,28 | 0,94 | 1,41 | 0,94 |
| 0,73 | 0,41 | 1,38 | 0,91 |
| 2,46 | 2,27 | 3,55 | 3,33 |
| 0,09 | 0,00 | 0,73 | 0,39 |
| 1,02 | 0,79 | 1,63 | 1,28 |
| 2,23 | 2,16 | 3,50 | 3,30 |
| 2,10 | 1,85 | 2,74 | 2,56 |
| 2,08 | 1,43 | 2,77 | 2,06 |
| 2,26 | 1,93 | 3,24 | 2,81 |
| 2,72 | 2,43 | 3,79 | 3,39 |
| 2,16 | 1,82 | 2,61 | 2,47 |
| 2,09 | 1,79 | 2,84 | 2,67 |
| 2,31 | 1,75 | — | — |
| 1,84 | 1,65 | 2,83 | 2,69 |
| 3,06 | 2,56 | — | — |
| 1,42 | 1,06 | 2,13 | 1,77 |
| 3,27 | 3,06 | 4,46 | 4,39 |
| 0,44 | 0,00 | 1,15 | 0,00 |
| 0,61 | 0,53 | 1,30 | 1,05 |
| 2,84 | 2,48 | 4,34 | 3,85 |
| 0,98 | 0,83 | 1,86 | 1,68 |
| 1,06 | 0,94 | 1,53 | 1,22 |
| 2,62 | 2,14 | 4,22 | 3,47 |
| 2,88 | 2,34 | 3,78 | 3,32 |
| 0,77 | 0,57 | 1,32 | 1,09 |
| 1,17 | 0,57 | 1,92 | 1,23 |
| 1,45 | 0,91 | 1,94 | 1,23 |

*Tabell IV. Relativ åldersfördelning 1948—49, 1956—57 och 1960*

| År | Ålder | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Under 19 | 20—29 | 30—39 | 40—49 | 50—59 | 60— |
| 1948—49 | 1,9 | 26,0 | 36,8 | 25,6 | 8,1 | 1,6 |
| 1956—57 | 5,8 | 26,1 | 30,5 | 23,2 | 11,4 | 3,0 |
| 1960[1] | 9,5 | 28,6 | 26,5 | 20,0 | 11,6 | 3,3 |

[1] 0,4 % ej redovisade.

*Tabell V. Procent rattfyllerister gripna under olika tider på dygnet*

| 00—04 | 04—08 | 08—12 | 12—16 | 16—20 | 20—24 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19 | 5 | 5 | 10 | 24 | 37 | 1956—57 bil + moped |
| 20 | 2 | 4 | 13 | 29 | 32 | 1960 bil + moped |
| 25 | 3 | 4 | 11 | 24 | 33 | 1960 bil |
| 10 | 0,7 | 3 | 18 | 36 | 32 | 1960 moped |

*Tabell VI. Alkoholhalt i blodprov tagna från personer misstänkta för alkoholpåverkan vid förandet av motorfordon. Blodproven inkomna till rättskemiska laboratoriet under åren 1960 och 1962*

| Alkoholhalt i blodprov ‰ | 1960 | 1962 | 1962 | |
|---|---|---|---|---|
| | Bil + Moped % | Bil + Moped % | Bil % | Moped % |
| 0,00—0,49 | 13,4 | 12,7 | 13,9 | 8,7 |
| 0,50—0,99 | 18,4 | 18,7 | 19,6 | 16,0 |
| 1,00—1,49 | 24,6 | 24,5 | 25,2 | 22,5 |
| 1,50—1,99 | 25,8 | 24,5 | 23,2 | 28,6 |
| 2,00—2,49 | 13,7 | 14,2 | 13,1 | 17,5 |
| 2,50— | 4,2 | 5,5 | 5,1 | 6,6 |
| | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

*Tabell VII*

| Månad | År | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1948—49 | 1957 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 |
| Januari | 284 | 576 | 579 | 717 | 750 | 613 |
| Februari | 268 | 574 | 642 | 788 | 660 | 584 |
| Mars | 261 | 719 | 838 | 866 | 759 | 677 |
| April | 298 | 1 014 | 1 000 | 984 | 1 020 | 765 |
| Maj | 333 | 1 154 | 1 259 | 1 460 | 1 137 | 1 291 |
| Juni | 306 | 1 268 | 1 510 | 1 457 | 1 345 | 1 436 |
| Juli | 344 | 1 507 | 1 625 | 1 608 | 1 598 | 1 728 |
| Augusti | 400 | 1 371 | 1 492 | 1 459 | 1 416 | 1 431 |
| September | 312 | 1 263 | 1 280 | 1 377 | 1 160 | 1 533 |
| Oktober | 342 | 1 193 | 1 224 | 1 375 | 1 517 | |
| November | 332 | 1 020 | 1 028 | 1 101 | 995 | |
| December | 303 | 826 | 892 | 847 | 798 | |
| Totalt | 3 783 | 12 485 | 13 369 | 14 039 | 13 155 | |

*Tabell VIII. Procent påverkade vid olika alkoholkoncentrationer i blodet*

| Blodalkoholkoncentration i promille | Antal fall | Procent påverkade |
|---|---|---|
| 0—0,40 | 141 | 31,9 |
| 0,41—0,80 | 138 | 42,7 |
| 0,81—1,20 | 228 | 60,9 |
| 1,21—1,60 | 390 | 74,6 |
| 1,61—2,00 | 435 | 86,6 |
| 2,01—2,40 | 344 | 88,9 |
| 2,41—2,80 | 133 | 92,4 |
| 2,81—3,20 | 44 | 97,7 |
| 3,21—3,60 | 18 | 94,4 |

*Tabell IX. Undersökningsprotokoll samt antal läkare som utfört undersökningen vid misstanke om rattfylleri*

| | Antal läkar-protokoll | Antal läkare |
|---|---|---|
| Stockholm | 198 | 22 |
| Göteborg | 196 | 35 |
| Malmö | 192 | 42 |
| Norrköping | 162 | 14 |
| Landsbygd | 190 | 126 |

*Tabell X. Vid 1,5 promille alkohol i blodet anses följande procent vara påverkade*

| | Procent påverkade |
|---|---|
| Stockholm | 95 |
| Göteborg | 88 |
| Malmö | 78 |
| Norrköping | 95 |
| Landsbygd | 72 |

*Tabell XI. Vid nedanstående alkoholkoncentrationer i blodet anses resp. 25 %, 50 % och 75 % vara påverkade*

| | Procent påverkade | | |
|---|---|---|---|
| | 25 % | 50 % | 75 % |
| Stockholm | 0,3 ‰ | 0,5 ‰ | 0,7 ‰ |
| Göteborg | 0,2 ‰ | 0,4 ‰ | 0,8 ‰ |
| Malmö | 0,4 ‰ | 0,8 ‰ | 1,4 ‰ |
| Norrköping | 0,2 ‰ | 0,3 ‰ | 0,6 ‰ |
| Landsbygd | 0,4 ‰ | 0,8 ‰ | 1,6 ‰ |

*Tabell XII. Påverkningsgrad i procent vid olika alkoholkoncentrationer i blodet*

| Blodalkoholkoncentrationer i promille | Antal fall | Påverkningsgrad | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ej | Påverkade totalt | Lätt | Medel | Hög |
| 0,00—0,40 | 69 | 58,0 | 42,0 | 40,6 | 1,4 | 0,0 |
| 0,41—0,80 | 66 | 36,4 | 63,6 | 56,1 | 7,5 | 0,0 |
| 0,81—1,20 | 109 | 19,3 | 80,7 | 53,2 | 23,9 | 3,6 |
| 1,21—1,60 | 119 | 7,6 | 92,4 | 58,0 | 27,7 | 6,7 |
| 1,61—2,00 | 99 | 3,0 | 97,0 | 37,4 | 48,5 | 11,1 |
| 2,01—2,40 | 72 | 1,4 | 98,6 | 12,5 | 56,9 | 29,2 |
| 2,41—2,80 | 28 | 0,0 | 100,0 | 28,6 | 46,4 | 25,0 |
| 2,81—3,20 | 5 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 80,0 | 20,0 |
| 3,21— | 1 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 |

*Tabell XIII. Vid nedanstående alkoholkoncentrationer i blodet anses resp. 25 %, 50 % och 75 % vara påverkade*

| | Procent påverkade | | |
|---|---|---|---|
| | 25 % | 50 % | 75 % |
| Protokoll 2 | 0,3 ‰ | 0,5 ‰ | 0,9 ‰ |
| Protokoll 1 (1960) | 0,3 ‰ | 0,8 ‰ | 1,7 ‰ |
| Protokoll 1 (1956) | 0,4 ‰ | 0,8 ‰ | 1,6 ‰ |

*Tabell XIV. Procentuella andelen fall som av leg. läkaren N. N. bedömts som påverkade resp. för vilka ingen uppgift om påverkan lämnats*

| Promille i blod | Protokoll 1 1960 | | | Protokoll 2 1960 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antal fall | Påverkade | Ingen uppgift | Antal fall | Påverkade | Ingen uppgift |
| 0,00—0,80 | 19 | 5 % | 95 % | 11 | 55 % | 36 % |
| 0,81—1,60 | 35 | 31 % | 69 % | 29 | 86 % | 14 % |
| 1,61— | 48 | 54 % | 46 % | 24 | 87 % | 13 % |

*Tabell XV. Samband mellan alkoholhalt i blod och symptom på alkoholpåverkan (Mallach och Röseler 1962)*

| Konklusion angående alkoholpåverkan | Promille alkohol i blodet | | | Summa fall |
|---|---|---|---|---|
| | 3,00—3,30 | 3,31—3,50 | 3,51—4,00 | |
| Obetydligt | 11 | | | 11 |
| Lätt | 34 | 10 | | 44 |
| Medelmåttigt | 25 | 8 | | 33 |
| Höggradigt | 20 | 7 | 4 | 31 |

*Tabell XVI*

| Undersökningsprov | Provresultat och deras symboler |
|---|---|
| GÅNGPROV | |
| I. Vanlig gång | + osäker (+) något osäker O säker |
| II. Vändning | + osäker (+) något osäker O säker |
| ROMBERGS PROV | + vacklande (+) ngt vacklande O säkert |
| HANDRÖRELSER | |
| I. Fingerprovet | + osäkert (+) något osäkert O säkert |
| II. Uppsaml. av små föremål | + osäkert (+) något osäkert O säkert |
| TAL | + suddigt O distinkt |
| UPPTRÄDANDE | + ohövligt O hövligt el. behärskat<br>S slött E exalterat |
| FRAMSTÄLLNINGSFÖRMÅGA | + oklar F förvirrad O klar |
| § 9: GÖR DEN UNDERSÖKTE INTRYCK AV ATT VARA PÅVERKAD, FASTÄN POSITIVA SYMPTOM EJ ERHÅLLITS | + påverkad (+) troligen påverkad<br>O ej påverkad (O) troligen ej påverkad<br>? kan ej säkert bedömas |
| Uppgift saknas symboliseras i tabellerna med — | |

*Tabell XVII. Sambandet mellan alkoholhalt i blodet och läkarens konklusion angående den undersöktes lämplighet som förare av motorfordon*

| Konklusion | Alkoholhalt i blod (‰) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2,50—2,99 | 3,00—3,20 | 3,21—3,40 | 3,41—4,00 | 4,01— | Totalt 2,50— | Totalt 3,00— |
| Olämplig | 530 | 169 | 59 | 39 | 1 | 798 | 268 |
| Troligen olämplig | 21 | 2 | 1 | 1 | | 25 | 4 |
| Icke olämplig | 22 | 6 | 2 | | | 30 | 8 |
| Troligen icke olämplig | 2 | 1 | | | | 3 | 1 |
| Kan ej säkert bedömas | 19 | 3 | 1 | | | 23 | 4 |
| Summa fall | 594 | 181 | 63 | 40 | 1 | 879 | 285 |

*Tabell XVIII. Resultat av läkarundersökning av de 30 fall som bedömts såsom icke olämpliga att föra motorfordon*

| Fall nr | ‰ | Ålder | Vikt | Gångprov | | Rombergs prov | Handrörelser | | Tal | Upprätt-hållande | Framställnings-förmåga | § 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | I | II | | I | II | | | | |
| 1 | 2,50 | 41 | 80 | O | O | O | O | O | O | O | O | O |
| 2 | 2,51 | 48 | 82 | O | O | O | O | O | O | O | O | + |
| 3 | 2,51 | 39 | 62 | O | O | + | O | O | O | O | O | O |
| 4 | 2,53 | 28 | 81 | O | O | O | O | O | O | O | O | (+) |
| 5[1] | 2,54 | 39 | 50 | O | O | O | + | O | O | O | O | O |
| 6 | 2,56 | 40 | 63 | O | O | O | + | O | O | O | O | O |
| 7 | 2,57 | 42 | 75 | O | O | + | O | O | O | E O | O | + |
| 8 | 2,58 | 42 | 70 | O | O | O | O | O | O | O | O | ? |
| 9 | 2,62 | 35 | 88 | + | + | + | O | O | O | O | O | (+) |
| 10 | 2,63 | 38 | 64 | O | — | O | O | O | O | O | O | O |
| 11 | 2,63 | 50 | 66 | O | O | O | O | O | O | O | O | O |
| 12[2] | 2,68 | 38 | 89 | — | — | — | O | — | O | O | O | — |
| 13 | 2,68 | 27 | 65 | + | + | + | + | O | O | O | O | + |
| 14 | 2,70 | 47 | 75 | O | O | O | O | O | O | O | O | + |
| 15 | 2,74 | 34 | 50 | O | + | + | O | O | O | O | O | + |
| 16 | 2,75 | 54 | 59 | + | O | O | O | O | O | O | O | O |
| 17 | 2,79 | 32 | 69 | O | O | O | O | O | O | O | O | O |
| 18 | 2,86 | 42 | 90 | O | O | + | O | O | O | O | O | ? |
| 19 | 2,91 | 37 | 92 | O | O | + | O | O | O | O | O | O |
| 20[3] | 2,91 | 53 | 70 | O | O | + | + | O | O | S O | O | ? |
| 21 | 2,94 | 35 | 86 | + | + | O | O | — | O | O | O | ? |
| 22 | 2,97 | 36 | 68 | O | O | O | O | O | O | O | O | O |
| 23 | 3,00 | 25 | 75 | O | O | + | + | O | O | + | O | + |
| 24 | 3,01 | 41 | 73 | O | O | + | O | O | O | O | O | — |
| 25 | 3,04 | 41 | 71 | O | O | + | + | O | O | O | O | ? |
| 26 | 3,06 | 40 | 102 | O | O | + | + | O | O | + | O | + |
| 27 | 3,10 | 38 | 59 | O | O | O | O | O | O | O | O | + |
| 28 | 3,13 | 46 | 70 | O | O | + | O | O | O | O | O | O |
| 29 | 3,24 | 44 | 83 | O | O | O | O | O | O | O | O | + |
| 30 | 3,35 | 43 | 65 | O | O | O | O | O | O | O | O | O |

[1] Lindrigt trafikolycksfall.
[2] Kvinna.
[3] Lider akut av angina pectoris.

*Tabell XIX. Resultat av läkarundersökning av de tre fall som bedömts såsom troligen icke olämpliga att föra motorfodon. Tabellen inkluderar ett fall (nr 4) som bedömts såsom troligen olämplig*

| Fall nr | ‰ | Ålder | Vikt | Gångprov | | Rombergs prov | Handrörelser | | Tal | Uppträdande | Framställningsförmåga | § 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | I | II | | I | II | | | | |
| 1 | 2,58 | 42 | 70 | O | O | O | O | O | O | O | O | (+) |
| 2 | 2,75 | 32 | 68 | O | O | + | O | O | O | O | O | — |
| 3[1] | 3,19 | 37 | 52 | O | O | + | O | O | O | [2] | O | — |
| 4 | 3,41 | 42 | 75 | O | O | + | + | O | O | O | O | — |

[1] Kvinna.
[2] Hövlig, men faller stundom i gråt.

*Tabell XX. Resultat av läkarundersökning av ett statistiskt slumpmässigt urval av 40 fall bland dem som bedömts såsom olämpliga att föra motorfordon*

| ‰ alkohol i blodet | Fall nr | Gångprov | | Handrörelser | | Tal | Uppträdande | Framställn.-förmåga |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | I | II | I | II | | | |
| 2,50—2,80 | 1 | + | + | + | + | + | E | + |
| | 2 | (+) | (+) | O | — | O | O | O |
| | 3 | O | O | + | O | O | E | O |
| | 4 | O | O | O | O | O | O | O |
| | 5 | + | + | + | + | + | E | + |
| | 6 | O | + | O | O | + | E | O |
| | 7 | + | + | + | + | + | + | + |
| | 8 | O | + | O | O | + | O | (+) |
| | 9 | O | + | O | O | O | E | O |
| | 10 | + | + | + | + | + | S | + |
| 2,81—3,00 | 11 | O | + | O | + | O | O | O |
| | 12 | O | + | O | + | O | O | O |
| | 13 | O | O | + | O | O | O E | O |
| | 14 | O | + | — | — | + | O S | + |
| | 15 | O | + | O | O | O | E | O |
| | 16 | O | + | + | O | + | O S | + |
| | 17 | + | + | + | O | O | O | O |
| | 18 | + | + | + | O | O | O | O |
| | 19 | + | + | + | O | + | O | + |
| | 20 | + | + | + | + | + | O S | + |
| 3,01—3,20 | 21 | + | + | + | + | + | + | + |
| | 22 | + | + | + | + | + | O S | + |
| | 23 | + | + | + | + | + | O | O |
| | 24 | + | + | + | O | O | O S | O |
| | 25 | + | + | + | + | O | O | O |
| | 26 | + | + | + | + | + | O S | O |
| | 27 | + | + | + | O | + | O S | + |
| | 28 | + | + | + | O | + | O | + |
| | 29 | + | + | + | O | + | O | O |
| | 30 | + | + | + | + | O | E | + |
| 3,21—3,40 | 31 | + | + | + | + | + | O S | + |
| | 32 | O | O | + | (+) | + | O | — |
| | 33 | + | + | O | — | + | E | O |
| | 34 | + | + | + | + | + | O S | + |
| | 35 | + | + | O | O | — | O S | O |
| | 36 | + | + | + | O | + | O | + |
| | 37 | + | + | + | + | O | O | O |
| | 38 | O | O | O | O | + | O | O |
| | 39 | + | + | + | O | + | + | + |
| | 40 | + | + | + | + | O | E | O |

*Tabell XXI. Resultat av läkarundersökning av de tre fall med en alkoholhalt i blodet som överstiger 3,40 ‰*

| Fall nr | ‰ | Gångprov | | Handrörelser | | Tal | Upp-trädande | Fram-ställn.-förmåga |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | I | II | I | II | | | |
| 1 | 3,43 | O | O | + | O | O | O | O |
| 2 | 3,50 | O | O | O | — | O | O E | O |
| 3 | 3,51 | O | + | O | O | O | O | O |

*Tabell XXII a. Alkoholhalt i blod och urin vid olika tidpunkter efter förtäring av starksprit. Konsumtionstid cirka 10 minuter*

| Försöks-person nr | Förtärd mängd alkohol | | Alkoholhalt (‰) x timmar efter alkoholförtäringens början | | | | | | Kvoten mellan alkoholhalt i urin och blod efter x timmar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stark-sprit i cl | Gram alkohol per kilo kroppsvikt | Blod | | | Urin | | | | | |
| | | | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 |
| 1 | 11 | 0,40 | 0,48 | 0,35 | x | 0,65 | 0,55 | x | 1,4 | 1,6 | x |
| 2 | 11 | 0,40 | 0,52 | 0,28 | x | 0,70 | 0,60 | x | 1,3 | 2,1 | x |
| 3 | 11 | 0,45 | 0,57 | 0,33 | x | 0,65 | 0,60 | x | 1,1 | 1,8 | x |
| 4 | 15 | 0,56 | 0,67 | 0,40 | 0,27 | x | x | x | x | x | x |
| x 5 a | 13 | 0,56 | 0,35 | 0,28 | 0,21 | 0,35 | 0,45 | 0,35 | 1,0 | 1,6 | 1,7 |
| 6 a | 13 | 0,56 | 0,36 | 0,40 | x | 0,30 | 0,45 | x | 0,8 | 1,1 | x |
| 7 a | 13 | 0,58 | 0,48 | 0,45 | x | 0,40 | 0,65 | x | 0,8 | 1,4 | x |
| 5 b | 14 | 0,61 | 0,55 | 0,53 | x | 0,50 | 0,90 | x | 0,9 | 1,7 | x |
| 8 | 14 | 0,62 | 0,67 | 0,46 | 0,26 | 0,70 | 0,75 | 0,50 | 1,0 | 1,6 | 1,9 |
| x 9 a | 16 | 0,65 | 0,41 | 0,43 | 0,38 | 0,20 | 0,50 | 0,60 | 0,5 | 1,2 | 1,6 |
| 6 b | 17 | 0,71 | 0,73 | 0,57 | 0,45 | 0,70 | 0,80 | 0,70 | 1,0 | 1,4 | 1,6 |
| x 7 b | 17 | 0,72 | 0,35 | 0,44 | 0,43 | 0,10 | 0,60 | 0,65 | 0,3 | 1,4 | 1,5 |
| e 10 | 24 | 0,82 | 0,73 | 0,69 | 0,55 | 0,50 | 0,95 | 0,90 | 0,7 | 1,4 | 1,6 |
| e 12 a | 18 | 0,88 | 0,78 | 0,69 | 0,57 | 0,80 | 1,05 | 0,95 | 1,0 | 1,5 | 1,7 |
| e 13 | 22 | 0,95 | 0,72 | 0,78 | 0,68 | 0,25 | 1,00 | 0,95 | 0,3 | 1,3 | 1,4 |
| x 16 | 27 | 1,01 | 0,53 | 0,89 | 0,82 | 0,30 | 1,10 | 1,20 | 0,6 | 1,2 | 1,5 |
| e 17 | 21 | 1,02 | 0,54 | 0,53 | 0,53 | 0,35 | 0,60 | 0,70 | 0,6 | 1,1 | 1,3 |
| x 9 b | 27 | 1,09 | 1,02 | 1,05 | 0,94 | 1,00 | 1,50 | 1,40 | 1,0 | 1,4 | 1,5 |
| e 18 | 23 | 1,12 | 1,09 | 1,10 | 0,90 | 1,20 | 1,45 | 1,40 | 1,1 | 1,3 | 1,6 |
| x 12 b | 26 | 1,29 | 1,18 | 1,16 | 1,04 | 0,95 | 1,50 | 1,50 | 0,8 | 1,3 | 1,4 |
| x 11 b | 42 | 1,74 | 1,05 | 1,35 | 1,29 | x | x | 1,25 | x | x | 1,0 |

**Notationer till tabell XXII a—d**

Vid försökspersonernas nummer finns i vissa fall en symbol angiven. Innebörden av denna framgår av följande:

a och b innebär att två försök utförts med samma försöksperson
o har under försöket ätit smörgåsar
e har ätit smörgåsar 1—2 timmar innan försöket
x har ätit lagad mat 1—2 timmar innan försöket

Promille alkohol i urinen är avrundat till närmaste 5/100 eller 1/10.

*Tabell XXII b. Alkoholhalt i blod och urin vid olika tidpunkter efter förtäring av starksprit. Konsumtionstid cirka 30—40 minuter*

| Försöksperson nr | Förtärd mängd alkohol | | Alkoholhalt (‰) x timmar efter alkoholförtäringens början | | | | | | Kvoten mellan alkoholhalt i urin och blod efter x timmar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Blod | | | Urin | | | | | |
| | Starksprit i cl | Gram alkohol per kilo kroppsvikt | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 |
| x 14 | 21 | 0,96 | 0,36 | 0,82 | x | 0,15 | 0,70 | x | 0,4 | 0,9 | x |
| x 15 | 21 | 1,00 | 0,75 | 0,99 | x | x | x | x | x | x | x |
| x 19 | 32 | 1,17 | 1,18 | 1,21 | 1,08 | 1,00 | 1,75 | 1,65 | 0,8 | 1,4 | 1,5 |
| x 20 a | 26 | 1,21 | 0,50 | 0,83 | 0,83 | 0,20 | 1,15 | 1,20 | 0,4 | 1,4 | 1,4 |
| x 20 b | 26 | 1,21 | x | 0,97 | 0,93 | x | 1,25 | 1,30 | x | 1,3 | 1,4 |
| x 21 | 32 | 1,23 | 1,20 | 1,25 | 1,13 | 1,00 | 1,75 | 1,70 | 0,8 | 1,4 | 1,5 |
| x 22 a | 27 | 1,25 | 1,08 | 1,13 | 1,05 | 0,10 | 1,55 | 1,60 | 0,1 | 1,4 | 1,5 |
| x 22 b | 27 | 1,25 | x | 1,25 | 1,19 | x | 1,50 | 1,70 | x | 1,2 | 1,4 |
| 23 | 32 | 1,28 | 1,73 | 1,43 | 1,07 | 1,20 | 2,00 | 1,80 | 0,7 | 1,4 | 1,7 |
| ox 24 | 34 | 1,49 | 0,86 | 1,21 | 1,36 | x | 1,20 | 1,70 | x | 1,0 | 1,3 |
| ox 25 | 34 | 1,57 | 0,93 | 1,12 | 1,05 | 1,00 | 1,40 | 1,40 | 1,1 | 1,3 | 1,3 |
| ox 18 | 34 | 1,64 | 1,35 | 1,50 | 1,50 | 1,00 | 2,05 | 1,90 | 0,7 | 1,4 | 1,3 |

*Tabell XXII c. Alkoholhalt i blod och urin vid olika tidpunkter efter förtäring av öl, klass III. Konsumtionstid cirka 30—60 minuter*

| Försöksperson nr | Förtärd mängd alkohol | | Alkoholhalt (‰) x timmar efter alkoholförtäringens början | | | | | | Kvoten mellan alkoholhalt i urin och blod efter x timmar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Blod | | | Urin | | | | | |
| | Antal burkar à 45 cl | Gram alkohol per kilo kroppsvikt | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 |
| x 19 a | 3 | 0,66 | 0,48 | 0,51 | 0,41 | 0,55 | 0,75 | x | 1,1 | 1,5 | x |
| x 19 b | 3 | 0,66 | 0,54 | 0,61 | 0,46 | 0,55 | 0,85 | 0,80 | 1,0 | 1,4 | 1,7 |
| 21 a | 3 | 0,68 | 0,70 | 0,77 | 0,65 | 0,75 | 1,00 | 0,95 | 1,1 | 1,3 | 1,5 |
| 23 a | 3 | 0,71 | 0,85 | 0,73 | 0,56 | 0,55 | 1,00 | 0,90 | 0,6 | 1,4 | 1,6 |
| o 6 | 3 | 0,75 | 0,54 | 0,63 | 0,53 | 0,50 | 0,95 | 0,85 | 0,9 | 1,5 | 1,6 |
| 13 | 3 | 0,75 | 0,65 | 0,75 | 0,53 | 0,50 | 1,05 | x | 0,8 | 1,4 | x |
| 24 | 3 | 0,77 | 0,78 | 0,72 | 0,58 | 0,80 | 1,15 | 0,90 | 1,0 | 1,6 | 1,6 |
| o 17 | 3 | 0,84 | 0,75 | 0,86 | 0,66 | 0,90 | 1,05 | 1,00 | 1,2 | 1,2 | 1,5 |
| 25 | 3 | 0,85 | 0,60 | 0,72 | 0,65 | 0,65 | 0,95 | 1,00 | 1,1 | 1,3 | 1,4 |
| 1 | 4 | 0,89 | 0,82 | 1,09 | 0,97 | 0,95 | 1,45 | 1,35 | 1,2 | 1,3 | 1,4 |
| 2 | 4 | 0,90 | 0,75 | 1,12 | 0,90 | 0,85 | 1,55 | 1,40 | 1,1 | 1,4 | 1,6 |
| 3 | 4 | 1,00 | 0,99 | 1,24 | 1,15 | 0,75 | 1,60 | 1,55 | 0,8 | 1,3 | 1,3 |
| 5 | 4 | 1,07 | 0,86 | x | x | 0,70 | 1,30 | x | 0,8 | x | x |
| 21 b | 5 | 1,14 | 1,40 | 1,31 | 1,26 | 1,25 | 1,80 | 1,75 | 0,9 | 1,4 | 1,4 |
| 23 b | 5 | 1,19 | 1,26 | 1,39 | 1,19 | 1,15 | 1,75 | 1,70 | 0,9 | 1,3 | 1,4 |
| x 7 | 5 | 1,28 | 1,09 | 1,24 | 1,26 | 0,45 | 1,65 | 1,75 | 0,4 | 1,3 | 1,4 |

*Tabell XXII d. Alkoholhalt i blod och urin vid olika tidpunkter efter förtäring av öl, klass II. Konsumtionstid cirka 35 minuter*

| Försöksperson nr | Förtärd mängd alkohol | | Alkoholhalt (‰) x timmar efter alkoholförtäringens början | | | | | | Kvoten mellan alkoholhalt i urin och blod efter x timmar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Blod | | | Urin | | | | | |
| | Antal flaskor à 1/3 liter | Gram alkohol per kilo kroppsvikt | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 1 | x = 2 | x = 3 |
| x 12 | 3,5 | 0,50 | 0,40 | 0,28 | 0,16 | 0,50 | 0,50 | 0,37 | 1,3 | 1,8 | 2,3 |
| 13 | 4 | 0,54 | 0,35 | 0,39 | 0,29 | 0,10 | 0,60 | 0,50 | 0,3 | 1,5 | 1,7 |
| x 16 | 6 | 0,68 | 0,44 | 0,48 | 0,41 | 0,45 | 0,65 | 0,65 | 1,0 | 1,4 | 1,6 |
| o 10 | 8 | 0,81 | 0,75 | 0,67 | 0,61 | 0,80 | 0,95 | 0,85 | 1,1 | 1,4 | 1,4 |
| 17 | 7 | 0,99 | 0,81 | 0,78 | 0,72 | 0,50 | 1,05 | 1,00 | 0,6 | 1,4 | 1,4 |

*Tabell XXIII. Den tid det tagit från alkoholförtäringens slut innan blodalkoholmaximum uppnåtts, sammanställd från försök utförda av Gerchow och Steigleder (24). Alkoholen konsumerades i form av starksprit under en tid av cirka 50 minuter. Senaste måltid intogs ungefär tre timmar innan försöket*

| Förtärd mängd alkohol i gram per kilo kroppsvikt | Antal försökspersoner | Procentuell andel som uppnått blodalkoholmaximum inom x timmar | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | x = 0,5 | x = 1,0 | x = 1,5 | x = 2,0 |
| 0,8 | 19 | 11 % | 63 % | 84 % | 100 % |
| 1,2 | 17 | 12 % | 41 % | 71 % | 94 % |
| 1,6 | 19 | 26 % | 68 % | 100 % | 100 % |

*Tabell XXIV. Den tid det tagit från alkoholförtäringens slut innan blodalkoholmaximum uppnåtts, sammanställd från försök utförda av Alha (21). Alkoholen konsumerades i form av starksprit under en tid av cirka fem minuter. Senaste måltid intogs ungefär 12 timmar innan försöket*

| Förtärd mängd alkohol i gram per kilo kroppsvikt | Antal försökspersoner | Procentuell andel som uppnått blodalkoholmaximum inom x timmar | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | x = 0,5 | x = 1,0 | x = 1,5 | x = 2,0 |
| 0,75 | 31 | 16 % | 65 % | 77 % | 100 % |
| 1,25 | 38 | 13 % | 39 % | 76 % | 95 % |

*Tabell XXV. Den tid det tagit från alkoholförtäringens början innan blodalkoholmaximum uppnåtts, sammanställd från försök utförda av Abele och Kropp (25). Alkoholen konsumerades i form av starksprit i en dos som varierade mellan 0,5—1,8 gram alkohol per kilo kroppsvikt. Inom varje grupp var alkoholkonsumtionen genomsnittligt ungefär lika stor. I cirka 85 % av fallen intogs alkoholen inom 30 minuter*

| Tidpunkt för måltid | Antal försökspersoner | Procentuell andel som uppnått blodalkoholmaximum inom x timmar | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | x = 1,0 | x = 1,5 | x = 2,0 | x = 2,5 |
| Senast sex timmar före försöket | 33 | 20 % | 70 % | 95 % | 100 % |
| Senast tre timmar före försöket | 20 | 10 % | 65 % | 80 % | 90 % |
| En till tre timmar före försöket | 38 | 10 % | 30 % | 55 % | 80 % |

*Tabell XXVI. Tiden i timmar från alkoholförtäringens början tills blodalkoholhalten sjunker snabbare än 0,08 promille per timme. Alkoholen förtärd under cirka 10—60 minuter*

| Förtärd mängd alkohol i gram per kilo kroppsvikt | Alkoholen förtärd efter 5—6 timmars fasta | | | | Alkoholen förtärd 1—2 timmar efter måltid | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Starksprit | | Öl | | Starksprit | | Öl | |
| | Antal försök | Timmar | Antal försök | Timmar | Antal försök | Timmar | Antal försök | Timmar |
| 0,40—0,59 | 5 | 0,5—1,0 | 1 | 2,5 | 2 | 1,0—2,0 | | |
| 0,60—0,79 | 3 | 1,0—2,0 | 4 | 1,0—1,5 | 2 | 3,0 | 4 | 1,5—3,0 |
| 0,80—0,99 | | | 4 | 1,5—2,5 | 7 | 0,5—2,0 | 4 | 1,5—2,5 |
| 1,00—1,19 | | | 3 | 1,5—3,5 | 5 | 1,5—2,5 | | |
| 1,20—1,39 | 1 | 0,5 | | | 6 | 1,5—3,5 | 1 | 3,0 |
| 1,40— | | | | | 4 | 3,0—4,5 | | |

*Tabell XXVII. Blodalkoholmaximums storlek efter förtäring av olika mängd alkohol. En sammanställning från försök utförda av Gerchow och Steigleder (24). Alkoholen intogs cirka tre timmar efter måltid. Konsumtionstid ungefär 50 minuter*

| Blodalkoholmaximums storlek ‰ | Förtärd mängd alkohol i gram per kilo kroppsvikt | | |
|---|---|---|---|
| | 0,8 | 1,2 | 1,6 |
| | Antal försök | Antal försök | Antal försök |
| 0,50—0,69 | 4 | | |
| 0,70—0,89 | 10 | 3 | |
| 0,90—1,09 | 4 | 9 | |
| 1,10—1,29 | 1 | 4 | 2 |
| 1,30—1,49 | | 1 | 3 |
| 1,50—1,69 | | | 4 |
| 1,70—1,99 | | | 9 |
| 2,00— | | | 1 |
| Summa försök | 19 | 17 | 19 |

*Tabell XXVIII. Medeltal och variationsbredd för blodalkoholmaximums storlek för en person som väger 75 kg och som förtärt 20 eller 30 centiliter starksprit respektive 5 eller 7 flaskor öl, klass III om vardera 1/3 liter*

| Förtärd mängd alkohol | | 21 timmars fasta Konsumtionstid cirka 5 minuter | | 5—6 timmars fasta Konsumtionstid cirka 10—60 min. | | 3 timmars fasta Konsumtionstid cirka 50 minuter | | 1—2 timmars fasta Konsumtionstid cirka 10—60 min. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cl starksprit | Antal flaskor öl, klass III om vardera 1/3 liter* | Alha | | Egna försök | | Gerchow/Steigleder | | Egna försök | |
| | | Medeltal ‰ | Var. br. ‰ | Medeltal ‰ | Var. br. ‰ | Medeltal ‰ | Var. br. ‰ | Medeltal ‰ | Var. br. ‰ |
| 20 | 5 | 1,1 | 0,7—1,5 | 1,0 | 0,7—1,2 | 0,8 | 0,6—1,2 | 0,8 | 0,6—1,3 |
| 30 | 7 | 1,6 | 1,2—2,2 | 1,5 | x | 1,1 | 0,8—1,4 | 1,2 | 0,9—1,4 |

* Gäller endast egna försök.

*Tabell XXIX. Genomsnittlig alkoholhalt i blodet som uppnåtts efter förtäring av olika mängd alkohol. Alkoholen intogs efter 5—6 timmars fasta. Konsumtionstid cirka 10—60 minuter*

| Förtärd mängd alkohol | | Genomsnittlig alkoholhalt i blodet (‰) x timmar efter alkoholförtäringens början | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gram per kilo kroppsvikt | Starksprit i cl för en person som väger 75 kg | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 4 |
| 0,50 | 12 | 0,47 | 0,37 | 0,18 | 0,07 |
| 0,75 | 18 | 0,75 | 0,72 | 0,56 | 0,43 |
| 1,00 | 23 | 1,03 | 1,07 | 0,94 | 0,80 |
| 1,25 | 29 | 1,31 | 1,42 | 1,31 | 1,15 |

*Tabell XXX. Genomsnittlig alkoholhalt i blodet som uppnåtts efter förtäring av olika mängd alkohol. Alkoholen intogs 1—2 timmar efter måltid. Konsumtionstid cirka 10—60 minuter*

| Förtärd mängd alkohol | | Genomsnittlig alkoholhalt i blodet (‰) x timmar efter alkoholförtäringens början | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gram per kilo kroppsvikt | Starksprit i cl för en person som väger 75 kg | x = 1 | x = 2 | x = 3 | x = 4 |
| 0,50 | 12 | 0,43 | 0,26 | 0,20 | 0,04 |
| 0,75 | 18 | 0,59 | 0,54 | 0,46 | 0,32 |
| 1,00 | 23 | 0,75 | 0,83 | 0,72 | 0,61 |
| 1,25 | 29 | 0,90 | 1,11 | 0,98 | 0,90 |
| 1,50 | 35 | 1,06 | 1,40 | 1,23 | 1,15 |

*Tabell XXXI. Avdragstermer från den sannolikaste blodalkoholhalten enligt ekvation (2) för att erhålla ett gränsvärde vilket med viss grad av säkerhet innesluter den faktiska blodalkoholhalten. Endast ett urinprov lämnat*

| Alkoholhalt i urinprovet ‰ | Säkerhetsgrad | | |
|---|---|---|---|
| | 95 % | 99 % | 99,9 % |
| 3,0 | 0,31 | 0,43 | 0,58 |
| 2,5 | 0,30 | 0,43 | 0,57 |
| 2,0 | 0,30 | 0,43 | 0,57 |
| 1,5 | 0,31 | 0,44 | 0,58 |
| 1,0 | 0,31 | 0,45 | 0,59 |

*Tabell XXXII. Avdragstermer från den sannolikaste blodalkoholhalten enligt ekvation (3) för att erhålla ett gränsvärde vilket med viss grad av säkerhet innesluter den faktiska blodalkoholhalten. Två urinprov lämnade med högst en timmes mellanrum*

| Alkoholhalt i det andra urinprovet ‰ | Säkerhetsgrad | | |
|---|---|---|---|
| | 95 % | 99 % | 99,9 % |
| 3,0 | 0,20 | 0,27 | 0,38 |
| 2,5 | 0,20 | 0,26 | 0,37 |
| 2,0 | 0,20 | 0,26 | 0,37 |
| 1,5 | 0,20 | 0,27 | 0,38 |
| 1,0 | 0,21 | 0,27 | 0,38 |

*Tabell XXXIII. Sannolikaste blodalkoholhalt vid viss alkoholhalt i urinen*

| Alkoholhalt i urinen ‰ | Sannolikaste alkoholhalt i blodet (‰) | | |
|---|---|---|---|
| | Egna försök | Rättsfall | |
| | | Ett urinprov | Två urinprov |
| | I | II | III |
| 1,0 | 0,70 | 0,60 | 0,73 |
| 1,5 | 1,08 | 0,96 | 1,08 |
| 2,0 | 1,46 | 1,32 | 1,44 |

*Tabell XXXIV. Gränsvärden vilka med 99,9 %-ig säkerhet innesluter den faktiska blodalkoholhalten vid viss alkoholhalt i urinen*

| Alkoholhalt i urinen ‰ | 99,9 %-ig säkerhetsgräns | | |
|---|---|---|---|
| | Egna försök | Rättsfall | |
| | | Ett urinprov | Två urinprov |
| | I | II | III |
| 1,0 | 0,52 | 0,01 | 0,35 |
| 1,5 | 0,90 | 0,38 | 0,70 |
| 2,0 | 1,28 | 0,75 | 1,07 |

*Tabell XXXV. Sannolikaste alkoholhalt i blodet och det gränsvärde vilket med 99,9 %-ig säkerhet innesluter den faktiska alkoholhalten i blodet. Urinblåsan tömd med cirka en timmes mellanrum*

| Alkoholhalt i urinen ‰ | Sannolikaste alkoholhalt i blodet ‰ | 99,9 %-ig säkerhetsgräns ‰ |
|---|---|---|
| 1,0 | 0,70 | 0,52 |
| 1,5 | 1,08 | 0,90 |
| 2,0 | 1,46 | 1,28 |

*Tabell XXXVI. Beräknad förbränningshastighet i gram alkohol per timme*

Med understruken förbränningssiffra menas att denna är beräknad från ett försök där blodalkoholkurvan följts nästan eller helt till noll.

| Försöksperson nr | Kroppsvikt i kilo | Medeltal av förbränningshastigheterna under de olika försöken | Förbränningshastighet i gram alkohol per timme | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Starksprit | | Öl | |
| 1 | 85 | 8,4 | | | 8,4 | |
| 2 | 84 | 8,4 | | | 8,4 | |
| 3 | 75 | 7,9 | | | 7,9 | |
| 4 | 86 | 10,3 | 10,3 | | | |
| 5 | 73 | 9,5 | *9,5* | | | |
| 6 | 76 | 8,6 | 8,5 | | *8,7* | |
| 7 | 74 | 8,6 | 8,4 | | 8,9 | |
| 8 | 74 | 11,5 | 11,5 | | | |
| 9 | 78 | 8,1 | 8,1 | 8,2 | | |
| 10 | 93 | 11,4 | *11,5* | | 11,4 | |
| 11 | 78 | 8,5 | 8,5 | | | |
| 12 | 65 | 8,1 | 7,7 | 8,4 | *8,3* | |
| 13 | 75 | 9,3 | 9,9 | | *10,0* | 8,0 |
| 16 | 84 | 9,0 | 9,1 | | *9,0* | |
| 17 | 66 | 8,8 | 9,3 | | *9,0* | 8,1 |
| 18 | 66 | 9,5 | 9,9 | 9,2 | | |
| 19 | 87 | 9,6 | | | 8,8 | *10,4* |
| 21 | 83 | 10,0 | 11,3 | | 8,8 | |
| 22 | 68 | 9,1 | 9,1 | | | |
| 23 | 80 | 10,3 | 11,2 | | 9,5 | |
| 24 | 74 | 9,7 | 10,7 | | 8,8 | |
| 26 | 65 | 10,5 | *10,8* | *10,4* | *10,4* | |
| 27 | 69 | 9,9 | *10,3* | *9,9* | *9,5* | |
| 28 | 110 | 13,1 | *12,9* | *13,4* | | |

*Tabell XXXVII. Förbränningshastighet angiven i centiliter för olika spritsorter*

| Förbränningshastighet i gram alkohol per timme | Förbränningshastighet i centiliter per timme | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Starksprit | Starkvin | Lättvin | Öl | |
| | 40 vol. % | 20 vol. % | 10 vol. % | Klass III | Klass II |
| 8—13 | 2,5—4,0 | 5—8 | 10—16 | 19—31 | 29—48 |

*Tabell XXXVIII. Tid angiven i timmar och minuter för förbränning av en viss kvantitet av olika spritsorter*

| Förbränningshastighet i gram alkohol per timme | Tid (timmar och minuter) för förbränning av angiven kvantitet sprit | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 6 cl starksprit | 6 cl starkvin | 75 cl lättvin | 1/3 liter öl | |
| | 40 vol. % | 20 vol. % | 10 vol. % | Klass III | Klass II |
| 13—8 | $1^{30}$—$2^{20}$ | $0^{45}$—$1^{10}$ | $4^{40}$—$7^{30}$ | $1^{05}$—$1^{45}$ | $0^{40}$—$1^{10}$ |

*Tabell XXXIX. Beräknad mängd sprit i kroppen och beräknad förbränningshastighet av alkohol för 11 patienter intagna vid Mariapoliklinikens akutavdelning*

Promille alkohol i blodet avser den alkoholhalt som fanns en kort stund efter magsköljning. Mängd alkohol i kroppen uttryckt i gram har uppskattats som 1,25 × promille alkohol i blodet × kroppsvikten i kilo × vattenhalten i % av kroppsvikten. Vid beräkningarna har använts en vattenhalt på 60 % av kroppsvikten.

| Försöksperson nr | Kroppsvikt i kilo | Promille alkohol i blodet | Spritmängd i kroppen | | Förbränning per timme | | Spritfri efter × timmar (×) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Gram alkohol | Centiliter starksprit 40 vol. % | Gram alkohol | Centiliter starksprit 40 vol. % | |
| 31 | 62 | 3,34 | 155 | 48 | 7,8 | 2,4 | 20 |
| 32 | 100 | 3,00 | 225 | 70 | 12,5 | 3,9 | 18 |
| 33 | 75 | 3,14 | 176 | 55 | 11,0 | 3,4 | 16 |
| 34 | 97 | 2,35 | 171 | 53 | 13,2 | 4,1 | 13 |
| 35 | 65 | 2,28 | 111 | 35 | 12,3 | 3,9 | 9 |
| 36 | 70 | 3,85 | 202 | 63 | 9,2 | 2,9 | 22 |
| 37 | 79 | 2,58 | 153 | 48 | 12,8 | 4,0 | 12 |
| 38 | 64 | 2,98 | 143 | 45 | 8,9 | 2,8 | 16 |
| 39 | 70 | 2,60 | 137 | 43 | 9,8 | 3,1 | 14 |
| 40 | 77 | 3,50 | 202 | 63 | 11,9 | 3,7 | 17 |
| 41 | 74 | 3,00 | 167 | 52 | 11,9 | 3,7 | 14 |

*Tabell XL. Blodalkoholhaltens förlopp hos tre patienter intagna vid Mariapoliklinikens akutavdelning. Det är antaget att spritförtäringen avslutades kl. 02*

| Patient nr | Spritmängd i kroppen kl. 02 uttryckt i centiliter starksprit 40 vol. % | Promille alkohol i blodet | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Kl. 02 | 07 | 12 | 17 |
| 36 | 63 | 3,85 | 2,94 | 2,03 | 1,12 |
| 39 | 43 | 2,60 | 1,68 | 0,76 | 0,00 |
| 40 | 63 | 3,50 | 2,43 | 1,36 | 0,29 |

*Tabell XLI. Alkoholhalt i blodet vid olika tidpunkter hos tre patienter intagna vid Mariapoliklinikens akutavdelning. Det är antaget att spritförtäringen avslutades kl. 02.*

| Alkoholhalt i blodet ‰ | Patient nr | | |
|---|---|---|---|
| | 36 | 39 | 40 |
| | Kl. | Kl. | Kl. |
| 1,50 | 15,00 | 08.00 | 11.30 |
| 0,50 | 20.30 | 13.30 | 16.00 |
| 0,00 | 23.00 | 16.00 | 18.30 |

*Tabell XLII. Genomsnittlig beräknad och faktisk blodalkoholhalt olika tidpunkter efter alkoholförtäringens början. Alkoholens konsumtionstid cirka 10—60 minuter*

*Blodalkoholhalt efter två timmar*

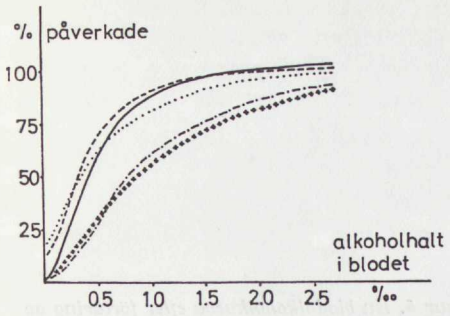
| Gram alkohol per kilo kroppsvikt | Alkoholen förtärd 5—6 timmar efter måltid | | | Alkoholen förtärd 1—2 timmar efter måltid | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Beräknad ‰ | Faktisk ‰ | Differens ‰ | Beräknad ‰ | Faktisk ‰ | Differens ‰ |
| 0,75 | 0,68 | 0,72 | — 0,04 | 0,65 | 0,54 | + 0,11 |
| 1,00 | 1,01 | 1,07 | — 0,06 | 0,98 | 0,83 | + 0,15 |
| 1,25 | 1,35 | 1,42 | — 0,07 | 1,31 | 1,11 | + 0,20 |

*Blodalkoholhalt efter tre timmar*

| Gram alkohol per kilo kroppsvikt | Alkoholen förtärd 5—6 timmar efter måltid | | | Alkoholen förtärd 1—2 timmar efter måltid | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Beräknad ‰ | Faktisk ‰ | Differens ‰ | Beräknad ‰ | Faktisk ‰ | Differens ‰ |
| 0,75 | 0,53 | 0,56 | — 0,03 | 0,47 | 0,46 | + 0,01 |
| 1,00 | 0,86 | 0,94 | — 0,08 | 0,80 | 0,72 | + 0,08 |
| 1,25 | 1,19 | 1,31 | — 0,12 | 1,13 | 0,98 | + 0,15 |

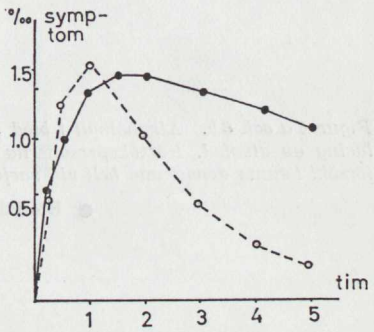
*Blodalkoholhalt efter fyra timmar*

| Gram alkohol per kilo kroppsvikt | Alkoholen förtärd 5—6 timmar efter måltid | | | Alkoholen förtärd 1—2 timmar efter måltid | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Beräknad ‰ | Faktisk ‰ | Differens ‰ | Beräknad ‰ | Faktisk ‰ | Differens ‰ |
| 0,75 | 0,37 | 0,43 | — 0,06 | 0,29 | 0,32 | — 0,03 |
| 1,00 | 0,70 | 0,80 | — 0,10 | 0,62 | 0,61 | + 0,01 |
| 1,25 | 1,03 | 1,15 | — 0,12 | 0,96 | 0,90 | + 0,06 |

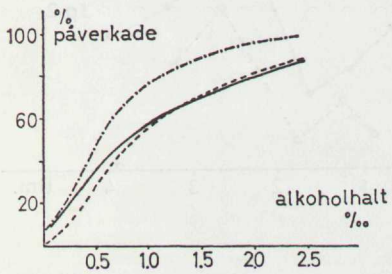



*Figur 1. Procent påverkade vid olika alkoholhalt i blodet*

———— Stockholm
- - - - - - - - Norrköping
..... Göteborg
—·—·—·— Malmö
+ + + + + + Landsbygd




*Figur 2. Den heldragna kurvan representerar medelvärdet av de blodalkoholkurvor som erhölls i försöken. Den streckade kurvan visar symtomen på alkoholpåverkan. De prov, som användes för bedömningen, är i stort sett desamma som finns i det svenska läkarprotokollet (Alha[21])*

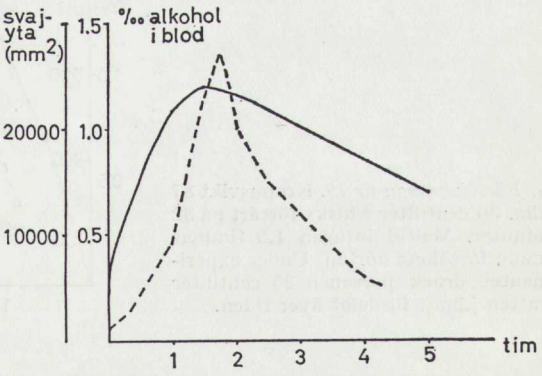



*Figur 3*

*Landsbygd*

Procent påverkade vid olika alkoholhalt i blodet vid bedömning av påverkan enligt protokoll 1 och protokoll 2

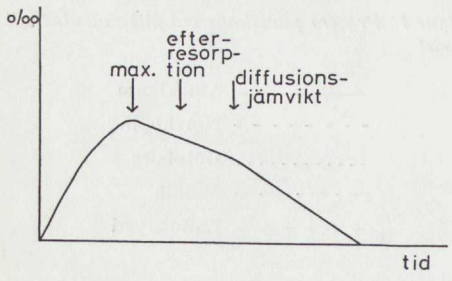
———— Protokoll 1 (1960)
- - - - - - - - Protokoll 1 (1956)
—·—·—·— Protokoll 2




*Figur 4. Samband mellan alkoholhalt i blod och utfallet av Rombergs skärpta prov. Medeltal av resultaten från 14 försökspersoner. Enligt Goldberg(20)*

Rombergs skärpta prov: Stadighet i stående, med ena foten framför den andra, slutna ögon och armarna utefter kroppssidan.

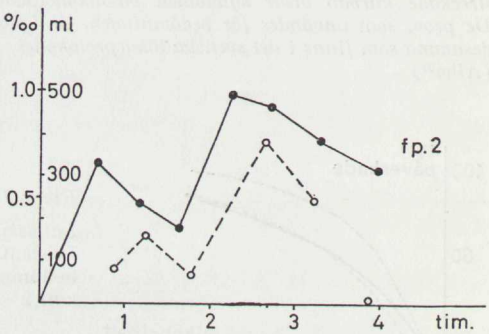
———— alkoholhalt i blod (‰)
- - - - - - - - svajyta i mm²



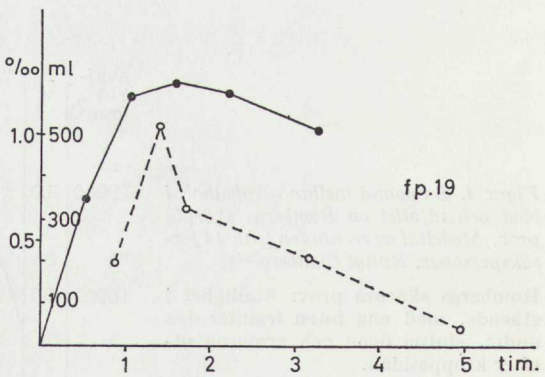

*Figur 5. En blodalkoholkurva efter förtäring av alkohol under kort tid*

*Figur 6 a och 6 b. Alkoholhalt i blod (‰) och avgiven mängd urin (ml) olika tidpunkter efter förtäring av alkohol. Försökspersonerna har tömt urinblåsan strax före experimentets början och har försökt tömma densamma helt vid varje urinering*

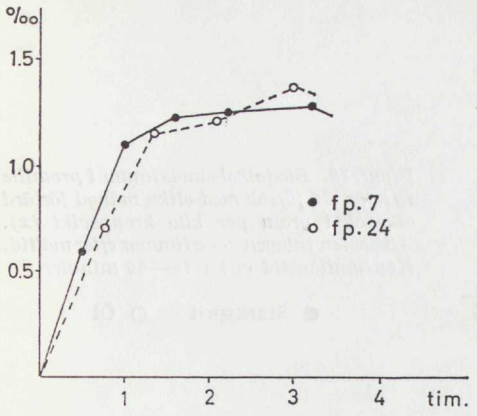
● Blodalkoholhalt ○ Urinmängd




a. Försöksperson nr 2. Kroppsvikt 84 kilo. 10 centiliter whisky förtärt på 14 minuter. Efter två timmar ytterligare 10 centiliter whisky, förtärt på 18 minuter. Senaste måltid intagen fem timmar innan försökets början. Under experimentet drack personen 35 centiliter vatten jämnt fördelat över tiden.



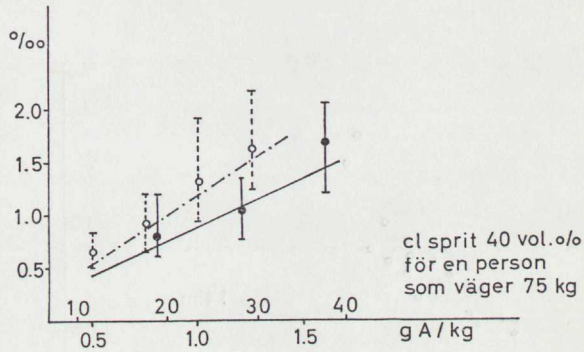

b. *Försöksperson nr 19.* Kroppsvikt 87 kilo. 30 centiliter whisky förtärt på 32 minuter. Måltid intagen 1,5 timmar innan försökets början. Under experimentet drack personen 35 centiliter vatten jämnt fördelat över tiden.




*Figur 7. Blodalkoholkurvans förlopp till maximum i två av våra egna experiment*

*Försöksperson nr 7.* Kroppsvikt 74 kilo. 2,25 liter öl, klass III, förtärt på 50 minuter. Måltid intagen en timme innan försökets början.

*Försöksperson nr 24.* Kroppsvikt 74 kilo. 35 centiliter starksprit förtärt till smörgåsar under en tid av 50 minuter. Måltid intagen två timmar innan försökets början.

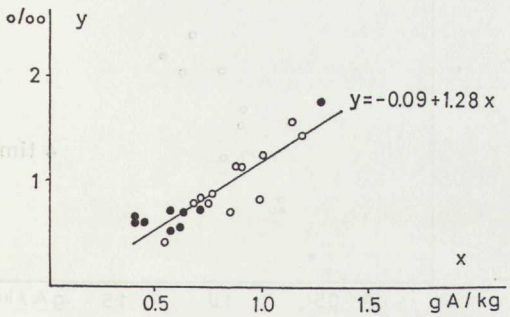



*Figur 8. Sambandet mellan blodalkoholmaximums höjd (‰) och förtärd mängd alkohol per kilo kroppsvikt, enligt egna försök och försök utförda av Gerchow och Steigleder samt Alha*

| | Medeltal | Variationsbredd |
|---|---|---|
| Gerchow och Steigleder.... | ● | ├——————┤ |
| Alha..... | ○ | ├- - - - - - - -┤ |

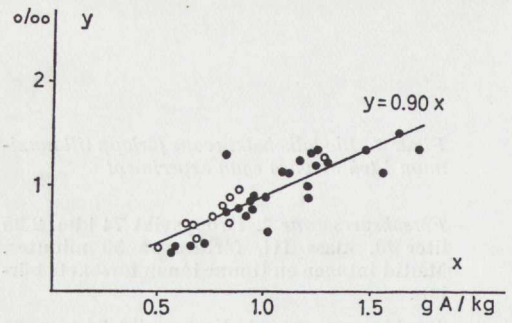
—·—·—·— Regressionslinje beräknad från egna försök där alkoholen förtärts 5—6 timmar efter måltid,

———— d:o 1—2 timmar efter måltid.




*Figur 9. Blodalkoholmaximum i promille (y) för 21 försök med olika mängd förtärd alkohol i gram per kilo kroppsvikt (x). Alkoholen intagen 5—6 timmar efter måltid. Konsumtionstid cirka 10—60 minuter*

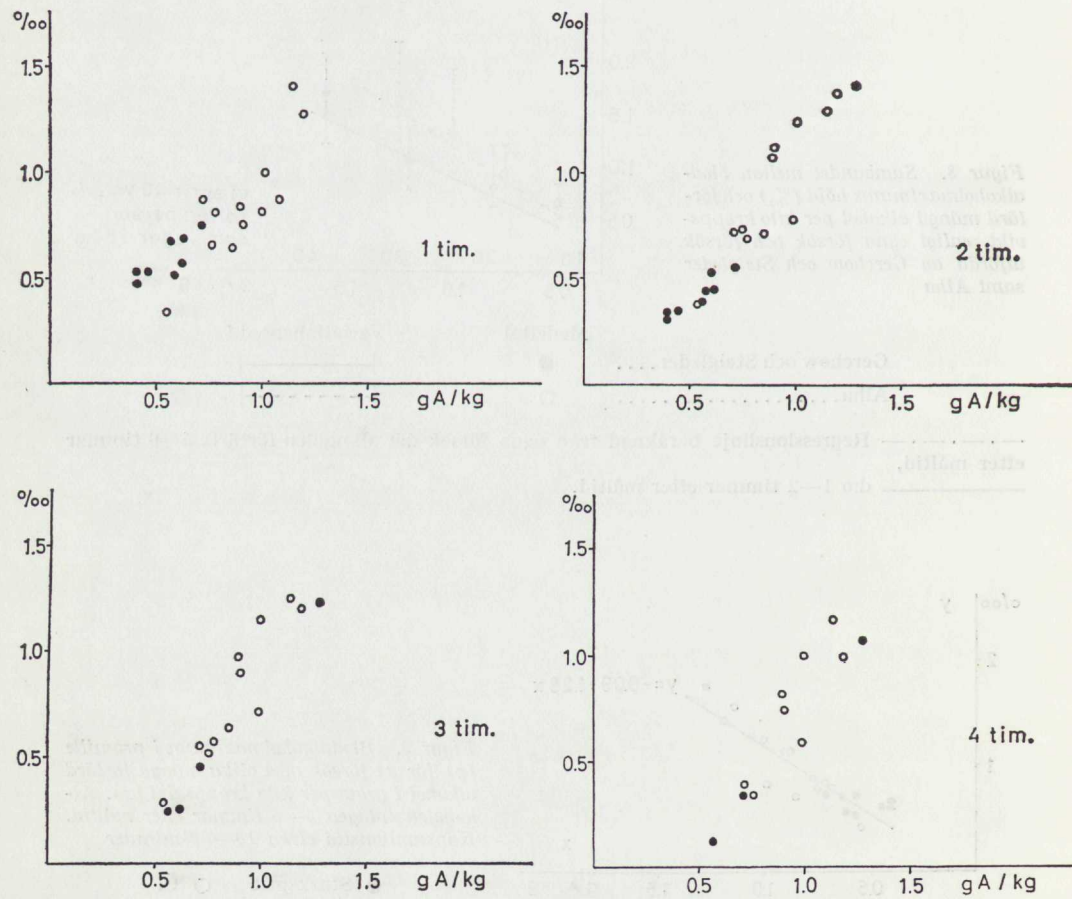
● Starksprit ○ Öl



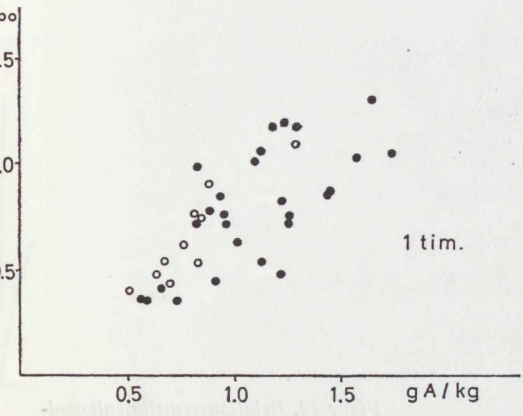

*Figur 10. Blodalkoholmaximum i promille (y) för 36 försök med olika mängd förtärd alkohol i gram per kilo kroppsvikt (x). Alkoholen intagen 1—2 timmar efter måltid. Konsumtionstid cirka 10—60 minuter*

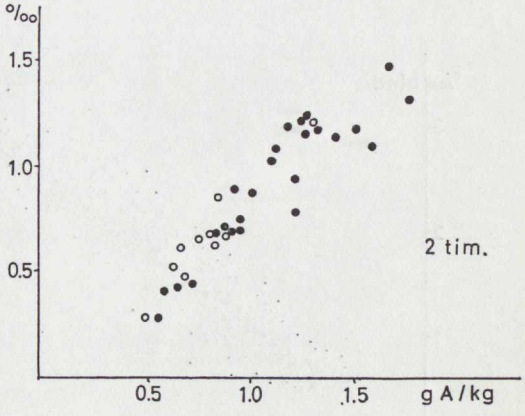
● Starksprit ○ Öl

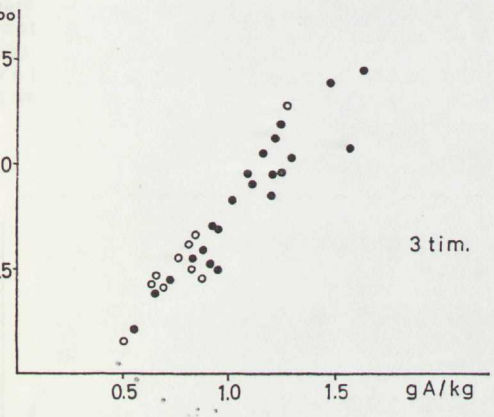
*Figur 11. Blodalkoholhalten (‰) olika tidpunkter efter påbörjandet av alkoholförtäring som skett 5—6 timm efter måltid. Konsumtionstid cirka 10—60 minuter. Den intagna mängden alkohol är angiven i gram per k kroppsvikt*

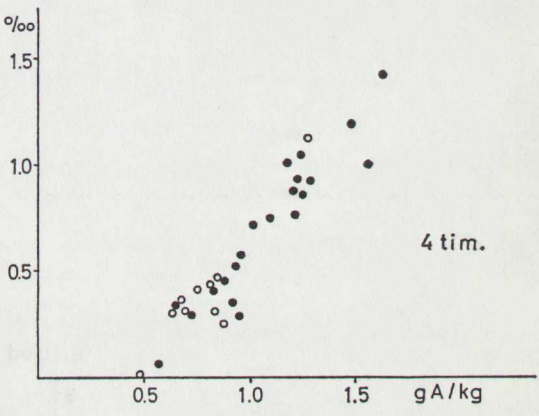


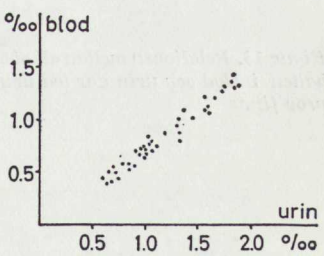
*gur 12. Blodalkoholhalten (‰) olika tidpunkter efter påbörjandet av alkoholförtäring som skett 1—2 timmar er måltid. Konsumtionstid cirka 10—60 minuter. Den intagna mängden alkohol är angiven i gram per kilo oppsvikt*



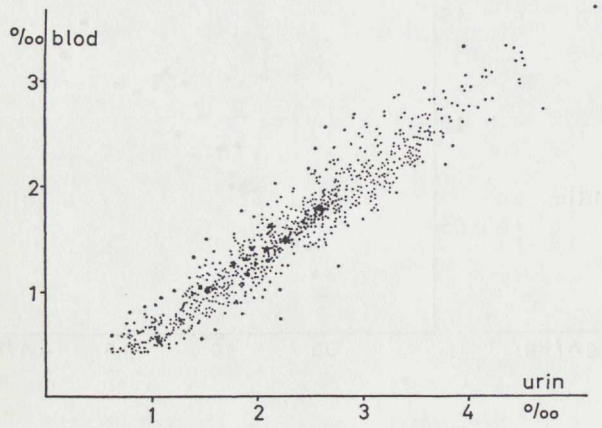



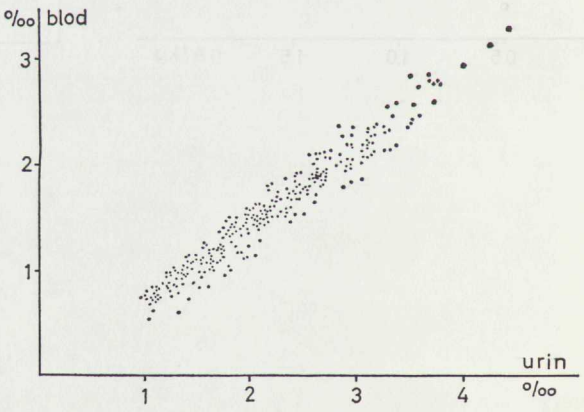




*Figur 13. Relationen mellan alkoholhalten i blod- och urinprov från våra experiment*

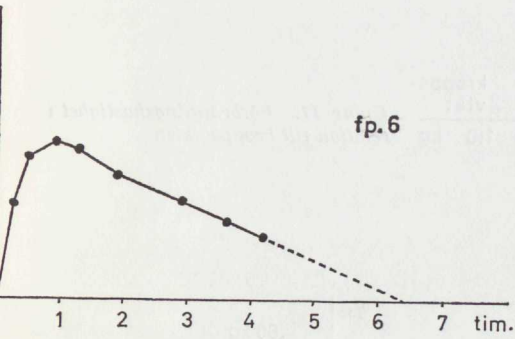



*Figur 14. Relationen mellan alkoholhalten i blod och urin där endast ett urinprov finns*

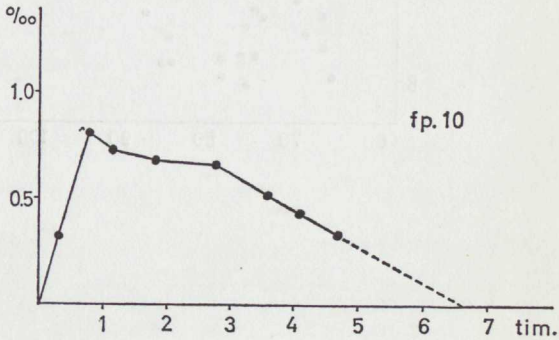



*Figur 15. Relationen mellan alkoholhalten i blod och urin där två urinprov finns*

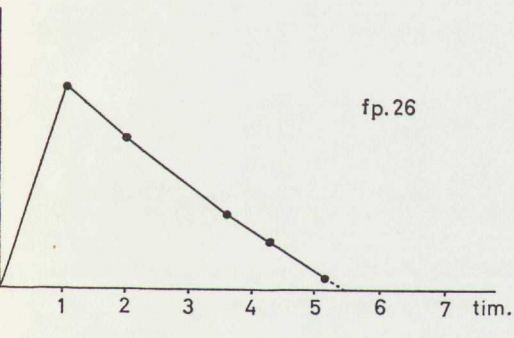
*ur 16 a—d. Blodalkoholkurvans förlopp i fyra försök*



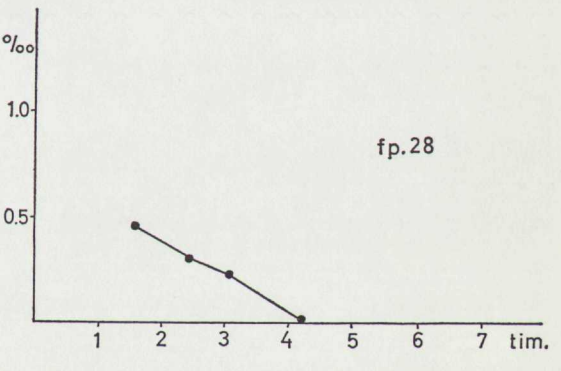

*Försöksperson nr 6.* Kroppsvikt 76 kilo. 54 gram hol förtärt i form av 16 centiliter whisky. Konsumtid fyra minuter. Måltid intagen fem timmar innan öket. Blodalkoholhalten har uppskattats nå noll 6 timmar 20 minuter, vilket motsvarar en förbränav 8,5 gram alkohol per timme.



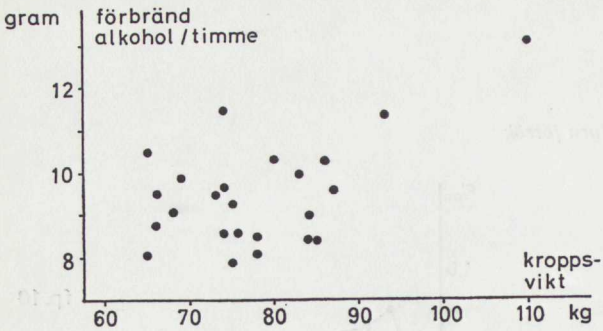

b. *Försöksperson nr 10.* Kroppsvikt 93 kilo. 75 gram alkohol förtärt i form av 2,64 liter öl, klass II. Konsumtionstid 33 minuter. Måltid intagen två timmar innan försöket. Blodalkoholhalten har uppskattats nå noll efter 6 timmar 35 minuter, vilket motsvarar en förbränning av 11,4 gram alkohol per timme.



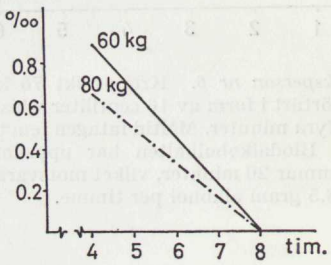

*örsöksperson nr 26.* Kroppsvikt 65 kilo. 57 gram hol förtärt i form av 1,35 liter öl, klass III. Kontionstid 55 minuter. Måltid intagen 1,5 timmar införsöket. Blodalkoholhalten har uppskattats nå noll 5 timmar 30 minuter, vilket motsvarar en förning av 10,4 gram alkohol per timme.




d. *Försöksperson nr 28.* Kroppsvikt 110 kilo. 57 gram alkohol förtärt i form av grogg på starksprit och vatten. Konsumtionstid 55 minuter. Måltid intagen en timme innan försöket. Blodalkoholhalten når noll efter 4 timmar 15 minuter, vilket motsvarar en förbränning av 13,4 gram alkohol per timme.




*Figur 17. Förbränningshastighet i relation till kroppsvikten*




*Figur 18. Beräknad promille alkohol i blodet vid olika tidpunkter efter förtäring av 80 gram alkohol hos två personer som väger 60 (———) respektive 80 kilo (— · —). Personerna har samma vattenhalt i procent av kroppsvikten, 60 %, och de har samma förbränningshastighet av alkohol, 10 gram per timme. Det är antaget att den konsumerade kvantiteten är resorberad efter fyra timmar*

# NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1963

1. Øresunds-forbindelsen. 1. del.
2. Fiske och flottning i gränsvattnen mellan Finland och Sverige.
3. Opprettelse av »Nordens Hus» i Reykjavik.
4. Samarbeid mellom de tekniska høgskoler i Norden.
5. Bolagsbeskattningen i Norden.

# STATENS

# OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

## *Systematisk förteckning*

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

### Justitiedepartementet

Utlännings tillträde till offentlig tjänst. [7]
Författningsutredningen VI. Sveriges statsskick. Del 1. Lagförslag. [16] Del 2. Motiv. [17] Del 3. Motiv. Förslag till riksdagsordning. [18] Del 4. Bilagor. [19]
Bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. [20]
Förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. [23]
Trafikmål. [27]
Utsökningsrätt II. [28]
Skadestånd I. [33]
Några valfrågor. [54]
Reviderat förslag till jordabalk m. m. [55]
Domstolsväsendet I. Rådhusrätternas förstatligande. [56]
Fastighetsbildning. [68]

### Utrikesdepartementet

Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. [3]
Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. [4]
U-länder och utbildning. [34]
Kommersiellt och handelspolitiskt utvecklingsbistånd. [37]

### Försvarsdepartementet

Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. [5]
Försvar och fiskerinäring. [31]
Totalförsvarets regionala ledning. [65]

### Socialdepartementet

Den statliga konsulentverksamheten på socialvårdens område. [30]
Arbetsföreläggande. [38]
Åldringsvårdens läge. [47]

### Kommunikationsdepartementet

Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962. [59]
Nykterhet i trafik. [72]

### Finansdepartementet

Preliminär nationalbudget för år 1963. [8]
Undersökning av taxeringsutfallet. [14]
Om åtgärder mot skatteflykt. [52]
Lokaliseringsutredningen. 1. Lokalisering av statlig verksamhet. [69] 2. Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser av inflyttning av statlig verksamhet. [70]

### Ecklesiastikdepartementet

En teknisk institution inom Stockholms universitet. [1]
1955 års universitetsutredning VII. 1. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. [9] 2. Universitetsväsendets organisation. [10]
Utbildning av lärare för jordbruk och skogs samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. [
1960 års gymnasieutredning. 1. Vägen genom nasiet. [15] 2. Kraven på gymnasiet. [22] 3. cialutredningar om gymnasiet. [41] 4. Ett gymnasium. [42] 5. Läroplan för gymnasiet.
1958 års utredning kyrka—stat. 1. Religionens delse som samhällsfaktor. [26] 2. Kyrkor och fund i Sverige. [39]
Lärare på grundskolans mellanstadium. [35]
Bättre studiehjälp. [48]
Fackskolan. [50]
Studiesociala utredningen. 1. Akademikernas s sättning. [44] 2. Studentrekrytering och stu ekonomi. [53]
Organisatoriska åtgärder för rymdverksamh främjande. [61]
Stöd åt ungdomsorganisationernas centrala samhet. [67]

### Jordbruksdepartementet

Listerlandets ålfisken. [32]
1960 års jordbruksutredning. 1. Utvecklingsten ser i modernt skogsbruk. [63] 2. Det svenska brukets effektiviseringsvägar. [66]
Skogsvägar. [71]

### Handelsdepartementet

Översättning av fördrag angående upprättande Europeiska ekonomiska gemenskapen och ti rande dokument. [12]
Papper och annan skrivmateriel. [25]
Malmen i Norrbotten. [36]
Översättning av fördrag angående upprättande Europeiska kol- och stålgemenskapen. [57]
Svenska handelsflottans krigsförluster under andra världskriget. [60]

### Inrikesdepartementet

Kommunalrättskommittén IV. Kommunalför dens lånerätt. [2] V. Kommunala renhålln avgifter. [29]
Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- Malmö-områdena. [6]
Uppehållstillstånd m. m. för utländska studera [11]
Sjukhus och öppen vård. [21]
Mentalsjukhusens personalorganisation. Del I. tervju- och frekvensundersökningar m. m. [2
Arbetslöshetsförsäkringen. [40]
Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtl län. [45]
Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov och nisation. [46]
Kommittén för näringslivets lokalisering. 1. A lokaliseringspolitik. Bilaga I. [49] 2. Aktiv lo seringspolitik. Betänkande. [58] 3. Aktiv lo seringspolitik. Bilaga II. [62]
Landstingens organisation och arbetsformer m [64]

### Civildepartementet

De offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt.

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG, ESSELTE AB, STOCKHOLM 1963