

Regeringens proposition 1989/90: 2

om trafiknykterhetsbrotten m. m.



Prop.
1989/90: 2

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 29 juni 1989.

På regeringens vägnar

Lena Hjelm-Wallén

Laila Freivalds

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås olika ändringar i trafikbrottslagen (1951:649) som syftar till att främja trafiknykterheten.

Enligt förslaget skall gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken sänkas från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften.

Trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader som kallas rattfylleri och grovt rattfylleri. Vid bedömningen av om brottet skall anses som grovt skall, förutom alkoholhalten och påverkansgraden, särskilt beaktas om körningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Motsvarande ändringar som de som avser trafikbrottslagen föreslås också i bestämmelserna om onykterhet i trafik i järnvägstrafiklagen (1985:192).

I propositionen föreslås också ändringar i körkortslagen (1977:477) som innebär att möjligheterna att återkalla körkort vidgas. Som huvudregel skall körkortet återkallas vid alla trafiknykterhetsbrott. Inom det område som nu föreslås nykriminaliserat skall dock gälla att varning i stället kan meddelas, om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Möjligheten att vid mildrande omständigheter meddela varning vid alkoholhalter mellan 0,5 och 0,8 promille avskaffas.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1990.

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

dels att 4 § skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

1 mom.¹ Den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Den som fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

2 mom.² Är det inte styrkt, att förare av motordrivet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i 1 mom. tredje stycket, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

¹ Senaste lydelse 1989:394.

² Senaste lydelse 1978:92.

färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, döms till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

3 mom.³ Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 a §

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

³ Senaste lydelse 1987:281.

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

2 §¹

Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i andra stycket, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har full-

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst ett år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vil-

¹ Senaste lydelse 1989:395.

gjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

ken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det måste antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*16 §¹

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket *eller* 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa.

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa.

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet bör ha körkort.

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort.

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §²

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

¹ Senaste lydelse 1986:373.

² Senaste lydelse 1985:197.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §³

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas, skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. *Har körkortshavaren avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, får varning i stället för återkallelse meddelas endast om det föreligger synnerliga skäl.*

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,8 promille i hans blod eller 0,4 milligram per liter i hans utandningsluft, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas skall körkortshavaren, *utom då han avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet*, meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

³ Senaste lydelse 1989:591.

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Häri genom föreskrivs att 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*12 §¹

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordonet varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

Jämknings enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

20 §²

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

¹ Senaste lydelse 1985:194.

² Senaste lydelse 1985:194.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:112) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

Lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 kap.

1 §¹

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § *eller 4 a §* lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämknings av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

¹ Senaste lydelse 1975:1357.

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall vara förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot *detta*.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, *skola de ock vara* förverkade som i första stycket sägs.

*Föreslagen lydelse*1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall *förklaras* förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot *det*.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid *en* offentlig tillställning, *skall dessa också förklaras* förverkade, om *det inte finns* särskilda skäl mot *det*.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

¹ Senaste lydelse 1986:1016.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 juni 1989

Närvarande: statsrådet Hjelm-Wallén, ordförande, och statsråden S. Andersson, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Johansson, Hulterström, Lindqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Lööv

Föredragande: statsrådet Freivalds

Proposition om trafiknykterhetsbrotten m. m.

1 Inledning

I trafiksäkerhetsarbetet ingår åtgärder för att förbättra nykterheten i trafiken som en viktig del. Samhällets reaktioner på alkoholförtäring i samband med fordonsförande har under en lång period skärpts successivt. Både ansvarsområdet och kontrollmöjligheterna har därvid utvidgats. Som ett ytterligare led i det arbetet har riksdagen nyligen antagit regeringens förslag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m. m. (prop 1988/89: 118, JuU 27, rskr. 314, SFS 1989: 393 – 395). Den nya lagstiftningen innebär att alkoholutandningsprov skall kunna användas som bevismedel i trafiknykterhetsmål och att möjligheterna skall vidgas att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov på fordonsförare.

I detta ärende tas frågan om ytterligare vidgningar av ansvarsområdet upp.

Inom justitiedepartementet upprättades i mars 1983 promemorian (Ds Ju 1983:6) Trafiknykterhetsbrotten, Förslag till ändringar i lagstiftningen. Promemorian innehöll flera olika förslag med anknytning till straffbestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet. Dessa gick ut på bl. a. en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott från 0,5 till 0,4 promille och en delvis ändrad utformning av trafiknykterhetsbrotten enligt vilken dessa skulle indelas i två svårhetsgrader, rattfylleri och grovt rattfylleri.

Efter remissbehandling av promemorian beslöt regeringen i augusti 1984 att inhämta lagrådets yttrande över ett förslag som hade upprättats inom justitiedepartementet på grundval av bl. a. promemorieförslagen om sänkt promillegräns och ändrad utformning av brottskonstruktionerna. Sedan lagrådet avgett yttrande förelades riksdagen förslagen genom prop. 1984/85:21. Propositionen återkallades sedermera av regeringen (skr. 1984/85:91, rskr. 26).

I fråga om det närmare innehållet i departementspromemorian vill jag

hänvisa till att denna ingår som bilaga 1 i den förut nämnda prop. 1984/85:21. Även beträffande remissbehandlingen av promemorian och lagrådets yttrande över förslagen får jag hänvisa till den propositionen (bil. 2 resp. s. 51 f.).

Under år 1988 remissbehandlades de förslag om alkoholutandningsprov som bevismedel i trafiknykterhetsmål och vissa föreslagna ändringar i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov som har utgjort underlag för det nyss nämnda riksdagsbeslutet. I detta sammanhang gavs remissinstanserna tillfälle att lämna synpunkter på det förslag till sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott som behandlats i den återkallade propositionen.

En förteckning över remissinstanserna bör fogas som *bilaga 1* till protokollet i detta ärende. En sammanställning över remissyttrandena har upprättats inom justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (dnr 89–1347).

Jag tar i detta ärende upp frågan om en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott. Jag behandlar emellertid även vissa andra frågor, som berördes i den återkallade propositionen. Detta gäller främst frågan om beteckningarna på trafiknykterhetsbrotten samt den lagtekniska konstruktionen av sambandet mellan dessa brott. Jag behandlar även vissa körkortsfrågor.

En av dessa körkortsfrågor har berörts i betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripanden m. m. I betänkandet har körkortsutredningen föreslagit en ändring i 22 § körkortslagen (1977:477, KL). Betänkandet som remissbehandlats har till största delen behandlats i prop. 1988/89:134. En förteckning över remissinstanserna finns fogad som bilaga till protokollet i ärendet och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (kommunikationsdepartementets dnr RS 123/89). Den fråga som jag, efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet, tar upp här och som har behandlats i det nu nämnda betänkandet har samband med frågan om sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen. Den gäller reglerna om körkortsåterkallelse och varning vid trafiknykterhetsbrott där blodalkoholhalten ligger under 0,8 promille.

Regeringen beslutade den 1 juni 1989 att inhämta lagrådets yttrande över lagförslag beträffande de i detta ärende aktuella frågor som jag nu har nämnt. Lagförslaget och lagrådets yttrande bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2* och *bilaga 3*.

Lagrådet har i allt väsentligt lämnat förslagen utan erinran. Beträffande ett par bestämmelser i de remitterade förslagen förordar lagrådet jämkningar av lagtexten och beträffande vissa frågor har lagrådet närmare gått in på innebörden i förslagen. I samband med att jag behandlar de olika sakfrågorna och de enskilda paragraferna i mitt förslag kommer jag att redovisa de uttalanden som lagrådet gjort i fråga om dessa bestämmelser och mot vilka jag inte har något att erinra. Som kommer att framgå godtar jag också lagrådets förslag till jämkningar av lagtexten. Härutöver bör vissa redaktionella ändringar göras i lagrådsremissens förslag.

I det följande kommer jag först att kortfattat redogöra för innehållet i gällande rätt och det reformarbete som har förekommit på området (av-

snitt 2.1 resp. 2.2). Jag kommer också att lämna vissa upplysningar om utländsk rätt och om undersökningar om alkohol och trafik (avsnitt 2.3 och 2.4). Därefter kommer jag först att ange de allmänna utgångspunkterna för mina förslag (avsnitt 3.1) och sedan redovisa mina överväganden och förslag under följande fyra rubriker, nämligen

- straffbarhetsgränsen (avsnitt 3.2),
- straffbestämmelsernas uppbyggnad (avsnitt 3.3),
- vissa körkortsfrågor (avsnitt 3.4) samt
- vissa övriga frågor (avsnitt 3.5).

2 Bakgrund

2.1 Gällande rätt

2.1.1 Trafiknykterhetsbrotten

Bestämmelser om trafiknykterhetsbrott finns i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen, TBL). Kriminaliseringen enligt paragrafen är uppdelad på ett grövre brott, som rubriceras rattfylleri, och ett lindrigare brott för vilket det saknas särskild beteckning i lagen men som i allmänhet brukar benämnas rattonykterhet.

Enligt 1 mom. första och andra styckena döms till ansvar för *rattfylleri* när föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har varit så påverkad av starka drycker eller något annat berusningsmedel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen (s. k. kliniskt rattfylleri). Tredje stycket innehåller en presumptionsregel enligt vilken den som har fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn, efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden som nyss har sagts (s. k. promillerattfylleri). Beträffande de fall där föraren har varit påverkad av något annat berusningsmedel än alkohol (s. k. drograttfylleri) kan presumptionsregeln inte tillämpas, eftersom den bygger enbart på alkoholkoncentrationen i förarens blod. Straffet för rattfylleri är fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter.

Det lindrigare brottet *rattonykterhet* bygger uteslutande på den alkoholkoncentration som har uppmätts i förarens blod. Enligt 2 mom. skall sålunda den dömas som har fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 0,5 men inte till 1,5 promille, även om det inte är styrkt att han har varit så påverkad som krävs för ansvar för kliniskt rattfylleri. Straffet är i dessa fall böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Begreppet motordrivet fordon har i 4 § TBL samma innebörd som i 2 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) och avser alltså motorfordon, traktor, motorredskap och terrängmotorfordon. Enligt 3 mom. första stycket TBL

omfattar emellertid promillereglernas tillämpningsområde inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Enligt 4 § 3 mom. andra stycket TBL gäller paragrafens straffbestämmelser inte när det är fråga om en körning som ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har lämnat tillstånd. Syftet med bestämmelsen är att förbättra möjligheterna att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag.

Försök till trafiknykterhetsbrott är inte straffbelagt. I rättspraxis har däremot de allmänna reglerna om ansvar för medverkan ansetts tillämpliga såväl vid rattfylleri som vid rattonykterhet.

Enligt 7 § TBL får ett fordon som har använts vid brott enligt lagen förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Bestämmelsen innebär att ett fordon som använts vid rattfylleri eller rattonykterhet kan förklaras förverkat.

Straffbestämmelser motsvarande bestämmelserna i 4 § TBL som omfattar förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana finns i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192). I förhållande till bestämmelserna i 4 § TBL om rattfylleri och rattonykterhet skiljer sig föreskrifterna i järnvägstrafiklagen bl. a. genom att det där inte anges något lägsta bötesstraff. Vidare omfattar straffansvaret enligt järnvägstrafiklagen inte bara förare utan även vissa andra, nämligen tjänstemän vid en järnväg eller tunnelbana som har utfört uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten (6 kap. 2 § fjärde stycket). Promillereglerna gäller dock inga andra personalkategorier än förare (6 kap. 2 § andra och tredje styckena).

Bestämmelser om återkallelse av körkort och varning i stället för återkallelse vid brott mot 4 § TBL och 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen finns i KL. Huvudregeln är att återkallelse skall ske. Vid fall av rattonykterhet och motsvarande brott enligt järnvägstrafiklagen när alkoholkoncentrationen inte uppgått till 0,8 promille får dock varning meddelas i stället för att körkortet återkallas, om omständigheterna är mildrande.

I 21 § KL finns bestämmelser om spärrtid vid återkallelse av körkort. Dessa innebär att spärrtid på lägst en månad och högst tre år normalt skall bestämmas. Vid vissa brott, däribland rattfylleri och brott mot 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen, skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

2.2 Huvuddragen av lagstiftningens utveckling

Trafiknykterhetslagstiftningen i vårt land har genomgått en betydande utveckling alltsedan de första straffbestämmelserna infördes på 1920-talet. Ansvarsområdet har successivt utvidgats och kravet på nykterhet vid ratten har efter hand skärpts. Ett betydelsefullt led i utvecklingen var när frihetsstraff infördes som regelmässig påföljd för rattfylleri år 1934.

Straffbestämmelserna om trafiknykterhet fick i huvudsak sin nuvarande konstruktion när de s. k. promillebestämmelserna infördes år 1941. Dessa

bestämmelser medförde att möjligheterna att bekämpa trafiknykterhetsbrott förbättrades. Man behövde inte längre föra bevisning om att förarens körförmåga var nedsatt i det särskilda fallet, utan straffansvaret kunde direkt knytas till alkoholkoncentrationen i förarens blod. Reformen år 1941 innebar också att trafiknykterhetsbrotten delades in i två svårhetsgrader, av vilka det svårare brottet senare fick beteckningen rattfylleri och det lindrigare i allmänhet kom att benämnas rattonykterhet. Straffskalorna för dessa brott har varit oförändrade sedan dess.

Genom lagstiftning år 1951 fördes bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott över till TBL. I TBL infördes samtidigt föreskriften om drograttfylleri.

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott har sedan år 1951 ändrats flera gånger. År 1957 sänktes den nedre promillegränsen vid rattonykterhet från 0,8 till 0,5 promille. I samband därmed tillsattes en utredning för att se över trafiknykterhetsregleringen. Denna utredning lade år 1963 fram sitt betänkande (SOU 1963:72) med förslag till ändrad lagstiftning om trafiknykterhetsbrott. Betänkandet innehöll många uppslag som togs till vara vid det fortsatta arbetet på en trafiknykterhetsreform, men förslaget som helhet ansågs inte kunna läggas till grund för omedelbara lagstiftningsåtgärder. Ytterligare utredning i ämnet bedömdes nödvändig.

Det fortsatta utredningsarbetet anförtroddes åt den år 1966 tillkallade trafiknykterhetsbrottskommittén som år 1970 lade fram betänkandet (SOU 1970:61) Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970. Kommittéförslaget har i vissa delar lett till lagstiftning av stor praktisk betydelse när det gäller kampen mot trafiknykterhetsbrott. Sålunda ändrades år 1975 promillereglererna i TBL så att straffansvar inträder även när promillegränsen för rattfylleri eller rattonykterhet inte har uppnåtts under själva färden utan först efter dennas slut. Därmed har det s.k. tillbakaräkningsproblemet som tidigare ofta komplicerade utredningarna vid brott av denna typ praktiskt taget försvunnit. I samband med denna lagändring infördes vidare tidsbegränsad lagstiftning om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov. Lagstiftningen ersattes år 1976 av lagen om alkoholutandningsprov.

Promillereglerernas tillämpningsområde omfattade fram till år 1978 inte traktorer utan släpfordon och motorredskap. Genom en lagändring detta år utvidgades emellertid tillämpningsområdet så att det numera omfattar alla motordrivna fordon utom fordon som är avsett att föras av gående.

År 1982 gjordes bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet tillämpliga även på förare av maskindrivna järnvägsfordon och tunnelbanetåg. Bestämmelserna i detta hänseende upphävdes den 1 maj 1985 och fördes i stället med vissa ändringar in i järnvägstrafiklagen som trädde i kraft vid denna tidpunkt. Dessutom infördes straffansvar också för andra järnvägs- och tunnelbanetjänstemän som utför uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten och därvid är så påverkade av berusningsmedel att det måste antas att uppgifterna inte har kunnat utföras på ett betryggande sätt.

Möjligheten att förklara fordon som använts vid bl. a. trafiknykterhetsbrott förverkade infördes den 1 juli 1987.

Danmark

Den nuvarande danska trafiknykterhetslagstiftningen som trädde i kraft år 1976 innebär i huvudsak följande.

Den som för eller försöker föra ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter körningen överstiger 1,2 promille, döms för "spirituskørsel". Det samma gäller den som annars för eller försöker föra ett motordrivet fordon efter att ha intagit alkohol i sådan mängd att han inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. Straffskalan är böter eller, om alkoholkoncentrationen överstigit 2 promille, "haefte" (ett kortvarigt fängelsestraff) eller fängelse i högst ett år. Den som utan att göra sig skyldig till spirituskørsel för eller försöker föra motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten under eller efter färden överstiger 0,8 promille, döms för "promillekørsel". Straffet är böter.

Återfall i spirituskørsel eller promillekørsel kan höja straffskalan.

Finland

År 1976 genomfördes omfattande ändringar i den finländska lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott. Ändringarna innebar bl. a. att fasta promillegränser infördes och att bestämmelser om rattfylleri, fylleri i spårbunden trafik samt fylleri i luft- och sjötrafik sammanfördes i ett särskilt kapitel angående trafikfylleri i den allmänna strafflagen (23 kap. strafflagen).

Straffbestämmelserna innebär i huvudsak följande. Den som framför motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden uppgår till minst 0,5 promille skall dömas för rattfylleri till böter eller fängelse i högst tre månader. Om alkoholhalten uppgår till minst 1,5 promille eller om förarens förmåga till felfria prestationer är kännbart nedsatt och om omständigheterna är sådana att gärningen har varit ägnad att äventyra annans säkerhet, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år eller minst 60 dagsböter. För de fall då föraren varit påverkad av något annat rusmedel än alkohol finns en särskild bestämmelse. Enligt denna skall en person, som framför motordrivet fordon under sådan påverkan av något annat rusmedel än alkohol eller av alkohol i kombination med något annat rusmedel att hans förmåga till felfria prestationer är nedsatt, dömas till böter eller fängelse i högst två år för körning under påverkan av rusmedel, såvida gärningen inte är straffbar som grovt rattfylleri. Med rusmedel avses därvid också läkemedel som påverkar prestationsförmågan.

Island

I den isländska trafiknykterhetslagstiftningen föreskrivs att motordrivet fordon inte får föras av den som på grund av alkoholförtäring inte kan

anses i stånd att föra fordonet på fullt betryggande sätt. Det finns två fasta promillegränser i lagen, en nedre vid 0,5 promille och en övre vid 1,2 promille.

Mellan 0,5 och 1,2 promille kan dömas till böter, haefte eller fängelse i högst ett år. Över 1,2 promille är straffet haefte eller fängelse i högst två år.

Om den alkohol som föraren har förtärt före eller under körningen leder till att blodalkoholhalten stiger efter färdens slut, skall det anses som om den förhöjda blodalkoholhalten förelåg redan under färden.

Norge

De senaste ändringarna i den norska lagstiftningen genomfördes år 1988. Då infördes alkoholkoncentrationen i utandningsluften som ett parallellt rekvisit till blodalkoholhalten.

Enligt den nu gällande norska lagstiftningen får ingen köra eller försöka köra motorfordon när han är påverkad av alkohol eller annat berusande eller bedövande medel. Har föraren en högre alkoholkoncentration i blodet än 0,5 promille eller en alkoholmängd i kroppen som kan leda till så hög blodalkoholhalt skall han alltid anses vara i lagens mening påverkad. Detsamma gäller om alkoholkoncentrationen i utandningsluften uppgår till mer än 0,25 milligram per liter luft.

Straffskalan är beroende av alkoholkoncentrationen. Enligt lagen straffas som regel den som haft en alkoholkoncentration under 1,0 promille i blodet eller under 0,5 milligram per liter i utandningsluften med böter och villkorligt fängelse. Den som haft mellan 1,0 och 1,5 promille resp. mellan 0,5 och 0,75 milligram per liter luft straffas med böter och villkorligt eller ovillkorligt fängelse. Om alkoholkoncentrationen varit högre än 1,5 promille eller 0,75 milligram per liter luft, är straffet i regel böter och ovillkorligt fängelse.

Den europeiska gemenskapen

Inom den europeiska gemenskapen (EG) har de flesta länderna en nedre promillegräns på 0,8. Gränsen i Nederländerna och Portugal är emellertid 0,5 promille.

EG-kommissionen har nu föreslagit att den nedre straffbarhetsgränsen skall bestämmas till högst 0,5 promille i medlemsländerna inom gemenskapen. Avsikten är att gränsen sedan den antagits av ministerrådet skall införas fr. o. m. år 1993 och under mellantiden påverka lagstiftningen i medlemsländerna.

Vissa länder inom EG använder alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. Till dessa hör England och Nederländerna.

2.4 Vissa undersökningar om alkohol och trafik m. m.

Förhållandet mellan blodalkoholkoncentrationen och mängden ren alkohol i kroppen har beräknats i olika undersökningar. Laborator Wayne Jones, SRL, har illustrerat förhållandet på följande sätt

Blodalkohol- koncentrationen	Gram alkohol i kroppen							
	(promille) Män (kg)				Kvinnor (kg)			
	60	70	80	90	40	50	60	70
0.3	13	15	17	19	8	9	11	13
0.5	21	25	28	33	12	15	18	21
1.0	42	50	57	64	25	31	37	43
1.5	64	75	85	96	37	46	56	65
2.0	85	100	114	128	50	62	75	87

33 cl lättöl	=	6 g ren alkohol
33 cl folköl	=	9 g ren alkohol
12 cl lättvin	=	11 g ren alkohol
6 cl brännvin	=	19 g ren alkohol
37 cl brännvin	=	117 g ren alkohol
75 cl brännvin	=	237 g ren alkohol

Det bör här framhållas att det enligt olika undersökningar finns individuella variationer beträffande vilken alkoholkoncentration viss alkoholkonsumtion leder till. Förutom alkoholintaget och kroppsvikten påverkas promillehalten av tiden som gått sedan man började dricka alkoholhaltiga drycker, intag av föda, sättet att dricka m. m. Beräkningar av hur mycket man kan dricka själv utan att uppnå straffbar promillehalt vid en viss tidpunkt kan vara missvisande. Det är dock högst sannolikt att man uppnår redovisade promillehalter, om man har de ovan redovisade mängderna ren alkohol i kroppen.

Statens väg- och trafikinstitut (VTI) har i rapporten Intraindividuell variationer i blodalkoholkoncentrationen (VTI-meddelande 538/1987) analyserat resultat av försök som gjorts med att ge försökspersoner samma individuella dos alkohol vid flera tillfällen under i övrigt så likartade förhållanden som möjligt. Syftet med analysen har varit att studera dels variationerna på blodalkoholkoncentrationens storlek hos varje individ, dels att söka finna eventuella samband med yttre betingelser. Institutet har i rapporten anfört följande som en av de sammanfattande slutsatserna: "Med beaktande av de variationer som kan förekomma vid 'normal' alkoholkonsumtion måste man betrakta de skillnader i blodalkoholkoncentrationen hos en och samma individ, som här påvisats mellan olika dryckes-tillfällen trots stora ansträngningar att skapa så likartade förhållanden som möjligt, som så stora att det måste vara mycket vanskligt att försöka beräkna vilken koncentration man själv kommer att få efter viss alkoholkonsumtion. Det gäller även om man händelsevis skulle känna till den BAK man uppnått vid tidigare tillfällen." (Med BAK avses blodalkoholkoncentrationen.)

Under de senaste årtiondena har gjorts ett stort antal vetenskapliga undersökningar för att belysa de trafikrisker som är en följd av alkoholförtäring. Undersökningarna har gjorts från skilda utgångspunkter och med olika metoder. I trafiknykterhetsbrottskommitténs betänkande finns en utförlig redovisning av de år 1970 kända vetenskapliga undersökningarna på detta område (SOU 1970:61 s. 77–115).

En särskild typ av undersökningar är de s. k. *olycksriskundersökningarna*. Vid dessa undersöks systematiskt förekomsten av alkohol i blodet dels

hos en olycksfallsgrupp, dvs. förare som har varit invecklade i olyckor, dels hos en kontrollgrupp av förare som inte har varit inblandade i olyckor men som utväljs så att plats, tidpunkt och trafikförhållanden så nära som möjligt stämmer överens med de undersöka olycksfallen. Härigenom blir det möjligt att grovt uppskatta bl. a. sambandet mellan alkoholförtäring och ökad olycksrisk, dvs. hur mycket större risken vid olika blodalkoholhalter är för att en olycka skall inträffa i jämförelse med risken för en sådan olycka om föraren inte har förtärt alkohol. Om t. ex. förare med 1,0 promille blodalkoholhalt råkar ut för fem gånger så många olyckor som förare utan alkohol i blodet, utgör den förhöjda olycksrisken 5.

Resultaten av samtliga då kända olycksriskundersökningar från olika länder sammanfattades av trafiknykterhetsbrottskommittén på följande sätt (SOU 1970:61 s. 88–111). Vid lägre blodalkoholhalt än 0,5 promille kan olycksrisken inte anses nämnvärt förhöjd. Från 0,5 promille finns det däremot genomsnittligt sett en ökad olycksrisk. Ju högre blodalkoholhalten är, desto mera ökar den genomsnittliga olycksrisken. Ökningen är inte proportionell utan progressiv. De olika undersökningarna visar emellertid olika grader av riskökning vid samma blodalkoholhalt. Sammanställs tillgängliga undersökningar från olika länder erhålls följande riskökningssiffror: vid 0,5 promille i genomsnitt 2, dvs. dubbel risk i förhållande till alkoholfria förare, vid 1,0 promille mellan 2 och 18, vid 1,2 promille mellan 2,5 och 35 samt vid 1,5 promille mellan 4 och 50. En slutsats som kan dras av dessa siffror är att variationen mellan hur mycket olika förare påverkas vid olika promillenivåer är mycket stor.

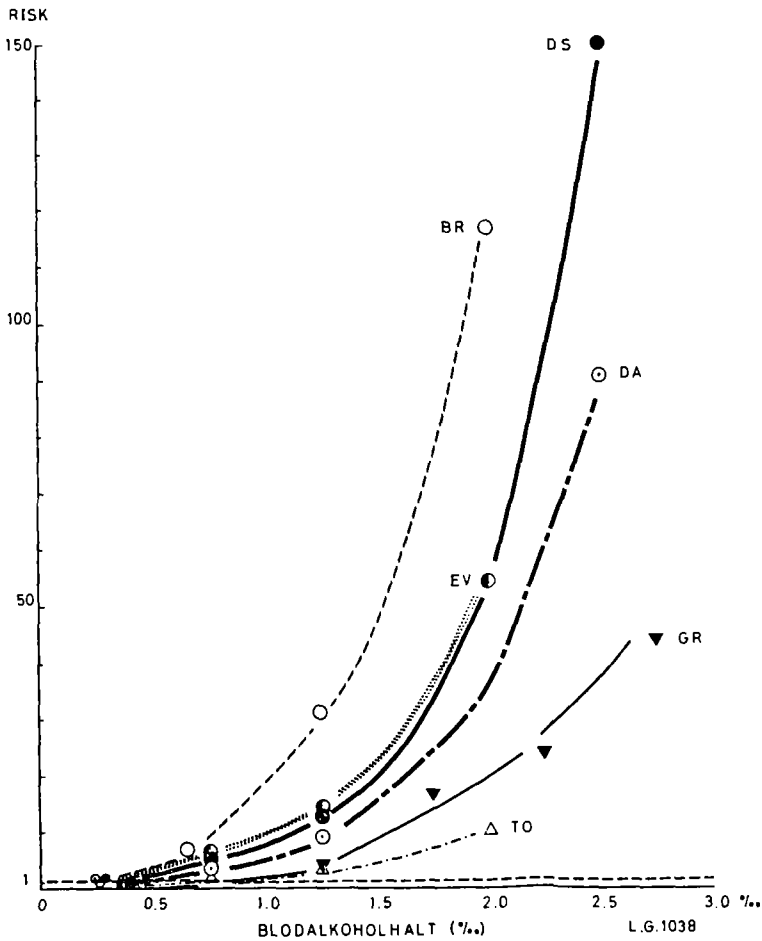
Mycket omfattande amerikanska undersökningar från 1960-talet, som också redovisades av trafiknykterhetsbrottskommittén (SOU 1970:61 s. 95–96), har ansetts tyda på att alkoholhalter i fältet mellan 0,5 och 0,8 promille som regel är en av flera bidragande olycksfaktorer medan alkoholhalter över 0,8 promille i allt större utsträckning kan bli den dominerande olycksfaktorn (se fig. s. 21).

Undersökningar från tiden efter år 1970 har gett i stort sett liknande resultat när det gäller den progressiva förhöjningen av olycksrisken efter alkoholförtäring. Enligt en NATO-rapport från år 1974 skulle exempelvis den förhöjda olycksrisken vara 8 vid en alkoholhalt av 1 promille och 25 eller mer vid en halt av 1,5 promille.

Det har också gjorts undersökningar om hur riskökningarna fördelar sig på olika åldersgrupper. Det har därvid framkommit att riskökningar inträder vid lägre blodalkoholkoncentrationer i åldersgruppen 18–24 år än i övriga åldersgrupper.

De nu nämnda undersökningarna hänför sig till andra länder än Sverige och kan inte utan vidare anses tillämpliga på svenska förhållanden. I vårt land har ännu inte företagits någon systematiskt genomförd olycksriskstudie där på samma sätt som vid de utländska undersökningarna en särskild kontrollgrupp har använts som jämförelsematerial.

En svensk undersökning från år 1986 tyder dock på att svenska förhållanden är jämförbara. I undersökningen anges att risken att bli delaktig i en trafikolycka är ca 4 gånger högre vid 0,5 promille än om föraren är



nykter och att olycksrisken är 40 resp. 145 gånger högre vid 1,5 resp. 2,0 promille.

En annan kategori av undersökningar är de som har gjorts med avsikt att studera de olika funktionsnedsättningar som är förenade med alkoholförtäring. Dessa studier har gjorts som *laboratorieundersökningar*, *simuleringsförsök* eller *fältstudier*. Vid laboratorieundersökningarna undersöks funktioner som har betydelse för körförmågan såsom syn, uppmärksamhet, reaktionstid, omdöme m. m. Vid simuleringsförsöken görs undersökningen i en s. k. körsimulator där man söker efterlikna verklig bilkörning. Fältstudierna görs på testbanor med olika slags prov och fordon för att pröva alkoholens roll i praktiska trafiksituationer.

Trafiknykterhetsbrottskommittén sammanfattade dåvarande resultat av dessa typer av undersökningar på följande sätt. I området kring 0,5 promille kan hos flertalet individer påvisas funktionsnedsättningar av olika slag. Ju högre blodalkoholhalten är desto mera allmänt nedsätts körförmågan och desto kraftigare blir påverkansgraden. Mellan 1,0 och 1,2 promille

torde praktiskt taget varje individ ha så nedsatt körförmåga att han är direkt olämplig att föra motorfordon.

Redan tidigare hade emellertid åtskilliga undersökningar påvisat försämringar av körförmågan vid alkoholdoser motsvarande mindre än 0,5 promilles koncentration. Enligt en svensk studie från 1950-talet angavs exempelvis tröskelvärdet för försämring av körförmågan hos erfarna bilförare ligga mellan 0,35 och 0,4 promille.

I England gjorde man år 1958 försök med olika blodalkoholkoncentrationer i en enkel körsimulator. Därvid drogs slutsatsen att försämrade körförmåga infinner sig vid mycket låga blodalkoholhalter och helt säkert vid 0,2–0,3 promille samt att inverkan ökar progressivt.

I en annan simulatorundersökning som gjorts i England år 1959 fann man att körskickligheten var nedsatt i alla alkoholförsök ända ned till låga halter, långt under 0,5 promille. Någon klar nedre tröskel kunde inte påvisas.

Enligt en i SOU 1970: 61 publicerad värdering av olika undersökningar beträffande alkohol och trafikrisker kan den kritiska nivån i risksituationer beräknas till 0,2–0,4 promille, medan den i situationer som inte är lika krävande kan uppskattas vara 0,4–0,5 promille.

Vidare har det i olika undersökningar framkommit att riskökningen inträder tidigare för dem som är ovana vid alkohol, nämligen vid 0,3 till 0,4 promille, än för dem som är alkoholvana, hos vilka det sker vid 0,8 till 1,0 promille.

Av särskilt intresse för svensk del är en fältstudie beträffande effekterna av små alkoholdoser på förarprestationer i kritiska situationer som genomfördes år 1975 av VTI på uppdrag av trafiksäkerhetsverket. Vid undersökningen tilldelades ett antal försökspersoner föraruppgifter som bestod i olika manöverprov, varvid en signifikant skillnad mellan nyktert och alkoholpåverkat körbeteende kunde konstateras. Resultatet visade entydigt en försämrade körprestation när den genomsnittliga blodalkoholhalten var 0,42 promille.

VTI har år 1985 gjort ett försök med syftet att studera hur prestationsförmågan påverkas av låga alkoholkoncentrationer i en mycket krävande uppgift – specialslalom. Försöket presenteras i VTI-rapporten (297/1985) Effekter av låga blodalkoholkoncentrationer vid krävande uppgifter – försök med alpina landslag. Försöket gick till så att åkarna gjorde fyra tävlingsåk, både med och utan alkohol. De fick inte veta om den dryck de fick före åken innehöll alkohol eller ej. Av undersökningen framgick främst två förhållanden. Det kunde konstateras att det trots noggranna förberedelser genom bl. a. förmätningar var svårt att dosera alkoholmängden till de olika försöksdeltagarna så att den tilltänkta alkoholkoncentrationen, 0,3 promille, uppnåddes. Den genomsnittliga alkoholkoncentrationen i försöket blev 0,35 promille. Vid denna alkoholnivå presterade alla deltagarna utom en sämre än när de inte hade druckit alkohol. I rapporten sägs bl. a. följande: "Kritiska situationer i trafiken kan ställa liknande krav som de som försökspersonerna ställdes inför. Man kan sålunda förmoda att förmågan att klara en kritisk situation i trafiken också kan vara försämrade vid samma låga blodalkoholkoncentrationer."

De genomsnittliga alkoholkoncentrationerna hos dem som misstänks för trafiknykterhetsbrott är mycket höga. Av en svensk undersökning av förhållandena år 1986 framgår att alkoholkoncentrationen i medeltal uppgick till 1,42 promille för män och 1,23 promille för kvinnor i de fall där upptäckten skett vid en rutinkontroll. Av dem som upptäckts i samband med en trafiköverträdelse är medeltalet 1,70 promille för män och 1,66 promille för kvinnorna. De högsta värdena finner man vid trafikolyckor där medeltalet är 1,90 promille för män och 1,77 promille för kvinnor.

Av en annan svensk undersökning från år 1981 framgår att av sådana förare som misstänkts för trafiknykterhetsbrott och som varit inblandade i trafikolycka där de skadats svårt hade 90 procent en alkoholhalt över 1 promille och 65 procent 1,5 promille eller mer.

Frågan om vilka som är alkoholpåverkade i trafiken har varit föremål för olika undersökningar. Man har därvid funnit bl.a. att mer än en tredjedel av trafiknykterhetsbrottslingarna med bil saknar körkort vid brottets begående. Andelen som tidigare dömts för brott är ca 40%.

3 Allmän motivering

3.1 Allmänna utgångspunkter

Riksdagen har nyligen beslutat att anta vissa förslag om ändringar i bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott (prop. 1988/89:118). Ändringarna innebär bl. a. ett särskilt straffansvar grundat på alkoholkoncentrationen i utandningsluften samt vidgade möjligheter för polisen att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov.

Såsom jag framhöll i det lagstiftningsärendet har trafiknykterhetsfrågan länge stått i förgrunden när det har gällt arbetet på att förbättra trafiksäkerheten i vårt land. Samtidigt som motorfordonstrafiken har genomgått en intensiv utveckling har betydelsen av att fordonsförare avhåller sig från bruk av alkohol eller andra medel som kan försämra förarformågan framhållits allt starkare. Sverige får också sägas ha tillhört föregångsländerna på detta område genom att man här tidigare än i de flesta länder insett vikten av att genom en sträng lagstiftning inskräpa kravet på nykterhet i trafiken.

Det är emellertid viktigt att framhålla att trafiknykterhetsarbetet måste bedrivas på en bred front. I grunden gäller det att få alla att acceptera vad som för de flesta redan framstår som en självklarhet – att alkohol och trafik inte hör ihop. I det arbetet spelar olika folkrörelser, motororganisationer och andra sammanslutningar en avgörande roll. Utan ett brett folkligt engagemang är det inte möjligt att på sikt tränga tillbaka trafiknykterhetsbrottsligheten, oavsett vilka lagstiftningsåtgärder och kontrollinsatser som statsmakterna vidtar.

Detta utesluter självfallet inte att lagstiftare och myndigheter måste vara öppna för att efter hand ompröva det allmännas insatser på trafiknykterhetsområdet för att effektivisera dessa. Det gäller såväl förebyggande åtgärder som kontroll och sanktioner. Så har också skett under senare år. Förutom till de förslag som jag nyss nämnde vill jag här särskilt hänvisa till

de ökade möjligheterna att vid trafiknykterhetsbrott omedelbart omhänderta körkortet samt de regler som infördes år 1987 om möjlighet att förverka fordonet bl. a. vid trafiknykterhetsbrott.

En fråga som givetvis också är av stor betydelse för trafiknykterhetsarbetet är gränserna för det straffbara området. Det är också en av huvudfrågorna i det förslag som jag nu lägger fram. Ursprungligen var det min avsikt att behandla även denna fråga i samband med de förslag som regeringen beslöt om tidigare i år. Mot bakgrund av den opinion för en s. k. principiell nollgräns som kommit till uttryck såväl inom som utom riksdagen ansåg jag emellertid att försök borde göras att bredda beredningsunderlaget under parlamentarisk medverkan med syfte att så snabbt som möjligt skapa förutsättningar för ett mer slutgiltigt ställningstagande till lämpligheten av en sådan gräns. Som jag redovisade i anslutning till dessa tidigare förslag visade det sig emellertid inte möjligt att åstadkomma en sådan beredning inom regeringskansliet eftersom inte alla partier som borde delta har velat göra det. De förslag som jag nu presenterar grundar sig därför i allt väsentligt på det beredningsunderlag som redan tidigare fanns tillgängligt. Vissa ytterligare analyser har dock företagits. Dessutom har jag tagit del av vad som kom fram vid den utfrågning i promillefrågan som riksdagens justitieutskott höll den 25 maj i år.

Jag har tidigare sagt att det beredningsunderlag som fanns när den nyss nämnda propositionen beslutades inte var tillräckligt för ett slutligt ställningstagande till frågan om en nollgräns. Vad jag därvid avsåg var inte i första hand kunskaperna om vilken påverkansgrad olika alkoholintag leder till och vilken betydelse dessa har för trafiksäkerheten. Jag har tidigare i avsnitt 2.5 lämnat en kortfattad redogörelse för olika undersökningar om dessa frågor och återkommer senare till vilka slutsatser jag anser att man kan dra av dessa. Vad jag avsåg var i stället att det i hög grad var oklart vad innebörden av en sådan gräns skulle vara.

En rad olika alternativ för en nollgräns är i och för sig tänkbara som var och en av dem är förenade med olika för- och nackdelar. Något aktuellt förslag som varit föremål för en sedvanlig remissbehandling finns inte. Oavsett vilket alternativ man tänker sig är det nödvändigt att analysera hur olika andra frågor som en sådan gräns aktualiserar lämpligen bör lösas. Detta gäller exempelvis bevisfrågor, lämpliga brottspåföljder, körkortsfrågor och utformningen av det rättsliga förfarandet. Även frågorna om polisens övervakning och kontroll är givetvis av stor betydelse i sammanhanget. Bl. a. måste man överväga riskerna för att polisens insatser i praktiken till stor del skulle komma att gälla bilförare med förhållandevis låg alkoholhalt och att de verkligen trafikfarliga förarna skulle ha lättare att undgå upptäckt.

Behovet av utredning gör sig naturligtvis främst gällande i förhållande till en absolut nollgräns eller ordningar som ligger nära en sådan gräns. Däremot är det av mindre betydelse i förhållande till en ordning som i vissa sammanhang lanserats som en s. k. principiell nollgräns. Denna innebär ett förbud mot att föra ett fordon med alkohol i kroppen kombinerat med en lagfäst regel om ett s. k. säkerhetsavdrag av innebörd att det inte skulle fällas till ansvar om inte alkoholkoncentrationen uppgått till en

viss nivå. En blodalkoholkoncentration om 0,2 promille har i flera sammanhang nämnts som en tänkbar gräns för en sådan regel.

Det bör anmärkas att det s. k. säkerhetsavdrag som åsyftas i det sammanhanget uppenbarligen är avsett att vara av annan karaktär än de säkerhetsavdrag som för närvarande tillämpas i anslutning till gällande promillebestämmelser. Dessa har inte att göra med gränserna för det straffbara området utan är endast ett uttryck för den tillförlitlighet som den begagnade analysmetoden har. Enkelt uttryckt skall säkerhetsavdraget garantera att ingen döms utan att i verkligheten ha haft en straffbar alkoholhalt. Ytterst är det en uppgift för domstolarna att bedöma vilken storlek som säkerhetsavdraget bör ha utifrån de krav som måste ställas i bevishänseende. När det gäller sådana avdrag som måste göras med hänsyn till analysmetodens tillförlitlighet är det enligt min mening inte acceptabelt med någon annan ordning än den som nu gäller.

Sett mot den nu angivna bakgrunden är det svårt att se på vilket sätt som den föreslagna ordningen ur praktisk synvinkel skulle skilja sig från en ordning med en föreskriven lägsta alkoholkoncentrationsgräns. I bägge fallen är vad som närmast skulle behöva diskuteras vilken gräns som lämpligen bör gälla.

Ur principiell synvinkel skiljer sig emellertid de olika ordningarna åt på ett väsentligt sätt. En grundläggande straffrättslig princip är att de straffrättsliga bestämmelserna på ett så klart och entydigt sätt som möjligt skall ange det straffbara områdets omfattning. Mot den bakgrunden är det enligt min mening inte godtagbart med en lagstiftningsteknik som innebär att en straffbestämmelse å ena sidan uttryckligen förbjuder ett visst handlingssätt och å den andra lika uttryckligen utesluter straffansvar. En ordning av detta slag framstår inte som en framkomlig väg för att introducera en s. k. principiell nollgräns.

En liknande ordning, som dock inte är förenad med samma principiella problem, presenterades av 1957 års trafiknykterhetskommittén i betänkandet (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik. Denna innebar att det i lagtexten skulle föreskrivas straff för förande av ett motordrivet fordon i anslutning till alkoholförtäring utom för de fall då gärningen var att anse som ringa. Enligt kommittén skulle ringa fall kunna anses föreligga om blodalkoholhalten inte översteg 0,4 promille. Även under den gränsen skulle emellertid straffansvar kunna komma i fråga.

Förslaget bedömdes mycket skiftande av remissopinionen. Många instämde i förslaget men minst lika många remissinstanser var starkt kritiskt inställda. Vad som särskilt framhölls var att konstruktionen innebar att frågan om straffansvar i varje särskilt fall skulle komma att bero på en diskretionär bedömning som skulle ställa rättsväsendet inför tillämpningssvårigheter och leda till rättsosäkerhet.

Även för egen del är jag starkt tveksam inför en sådan ordning som presenterades av 1957 års trafiknykterhetskommitté. Effektiva insatser mot trafiknykterhetsbrotten förutsätter att det finns klara och enkla regler när det gäller utredning och lagföring. De s. k. promillereglererna har här utan tvekan varit av avgörande betydelse för att åstadkomma ett förhållandevis enkelt men ändå rättssäkert förfarande. En ordning enligt vilken

straffansvaret vid alkoholhalter som understiger en viss nivå blir beroende av omständigheterna i det enskilda fallet torde medföra betydande risker för problem av det slag som remissinstanserna pekade på. Skulle man å andra sidan i praktiken avstå från att döma till ansvar utom i de fall då den angivna alkoholkoncentrationsgränsen överskridits, är det svårt att finna annat än att man i praktiken valt en nedre alkoholkoncentrationsgräns i stället för en principiell nollgräns.

Det finns även andra tänkbara modeller för en s. k. principiell nollgräns än de som jag nu berört. Vilka för- och nackdelar som dessa är förenade med är i och för sig inte närmare utrett. Även utan att ha tillgång till en sådan utredning kan man emellertid rikta vissa grundläggande invändningar mot varje form av nollgräns eller totalförbud. Dessa rör den allmänna frågan om vilka principer som bör ligga till grund för den straffrättsliga regleringen av onykterhet i trafiken.

Grunden för den nuvarande regleringen är helt klar i detta hänseende: Vad som är avgörande är trafiksäkerhetsaspekterna. Den formella huvudregeln i trafikbrottslagen avser s. k. kliniskt rattfylleri och innebär att var och en skall fällas till ansvar, om han fört ett fordon när han varit så påverkad av alkohol att han inte kan antas ha kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. Vilken alkoholkoncentration han haft är däremot i princip utan betydelse för ansvarsfrågan. Bestämmelsen om kliniskt rattfylleri är emellertid förenad med åtskilliga bevis- och tillämpningsproblem. Det är mot den bakgrunden man skall se de s. k. promillereglererna som bygger på generella kunskaper om olika alkoholkoncentrationers betydelse för körförmåga och trafiksäkerhet.

De olika förslag som framförts om nollgräns eller totalförbud torde däremot ha en delvis annan utgångspunkt. Knappast någon torde hävda att varje alkoholkoncentration, oavsett hur liten den är, har en sådan negativ effekt på körförmågan att denna i sig kan motivera ett straffrättsligt ingripande. Motivet till en nollgräns brukar inte heller anges vara hänsynen till trafiksäkerheten i det enskilda fallet. I stället är det vanligt att man hänvisar till den "pedagogiska" effekt som en nollgräns skulle ha. Betydelsen av denna effekt anses kunna motivera straff eller straffhot i enskilda fall helt oberoende av om förfarandet i sig kan antas ha varit ägnat att påverka trafiksäkerheten.

För egen del är jag mycket tveksam till att bygga strafflagstiftning på indirekta effekter av det slag som det här är fråga om. Strafflagstiftning är ett medel som bör tillämpas med urskiljning. I princip bör den begränsas till att omfatta gärningar som är klart skadliga eller farliga för enskilda eller samhället. För att utsträcka tillämpningsområdet längre bör det finnas mycket starka skäl. Frågan uppkommer då om de pedagogiska effekter som en nollgräns kan antas medföra är så säkra och starka att de kan motivera ett avsteg från gängse lagstiftningsprinciper. En jämförelse bör här också ske med de effekter av detta slag som en sänkning till en ny, lägre promillegräns kan antas medföra.

För att bedöma vilken betydelse som den pedagogiska effekten kan antas få är det viktigt att veta hur fördelningen nu är mellan olika promillehalter vid misstänkta fall av rattonykterhet. Effekten kan nämligen antas bli

större ju större andel låga promillehalter som förekommer. Det är också viktigt att veta vilken form av gärningsmän som gör sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott eftersom olika kategorier kan antas vara olika påverkbara av det budskap som en nollgräns skulle innebära. När det gäller den pedagogiska effektens betydelse för trafiksäkerheten är också den inverkan som alkoholen har som riskfaktor vid olika grader av alkoholkoncentration av stor betydelse.

Samtliga nu berörda faktorer talar för att det finns anledning att vara tveksam till om positiva effekter kan uppnås genom en nollgräns. I motsats till vid vissa andra slags överträdelser är det inte så att de ringa fallen av misstänkta brott antalsmässigt är fler än de grova fallen. Förhållandet är i stället tvärtom. Siffror från Statens rättskemiska laboratorium tyder exempelvis på att närmare 80% av dem som misstänkts för trafiknykterhetsbrott har en blodalkoholkoncentration över 1 promille och närmare 60% över 1,5 promille. Efterlevnaden av trafiknykterhetsbestämmelserna bland människor i allmänhet torde således vara mycket god. Problemet gäller i stället en förhållandevis liten grupp personer som bryter mot redan nu gällande bestämmelser på ett uppenbart sätt. Att denna grupp märkbart skulle påverkas av en nollgräns förefaller mindre troligt.

Ser vi till vad som karaktäriserar dem som döms för trafiknykterhetsbrott bestyrks detta intryck. Det är inte fråga om ett genomsnitt av den svenska befolkningen. Andelen som tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott är ungefär trettio procent och i kategorin med mer än 1,5 promille mer än fyrtio procent. En mycket stor andel har också tidigare kriminell belastning av annat slag och minst 30 procent av de dömda saknar körkort. Många har svåra alkoholproblem.

Härtill kommer, såsom jag tidigare redovisat, att samstämmiga forskningsresultat klart visar att riskökningen vid låga alkoholkoncentrationer är obetydlig — om ens någon — i förhållande till den dramatiskt höjda olycksrisk som finns vid höga koncentrationer.

Sammantaget innebär vad jag nu sagt att de svåraste problemen när det gäller trafiknykterheten, antalsmässigt och framförallt trafiksäkerhetsmässigt, gäller sådana grövre överträdelser som till största delen begås av en grupp gärningsmän som inte kan antas påverkas i någon mer nämnvärd grad av införandet av en nollgräns.

Mot den bakgrund som jag nu tecknat anser jag att den pedagogiska effekten av en nollgräns inte kan antas vara sådan att den kan motivera ett avsteg från sedvanliga lagstiftningsprinciper. Detta gäller särskilt som de eventuella positiva effekter som kan uppnås till stor del också torde kunna tillgodoses genom en sådan sänkning av högsta tillåtna alkoholkoncentration som, såsom jag övergår till, kan motiveras med hänsyn till alkoholkoncentrationens inverkan på körförmågan. I vart fall är jag för egen del inte beredd att skjuta upp en angelägen sänkning av nuvarande gränser för högsta tillåtna alkoholkoncentration i avvaktan på vilket resultat en mer ingående utredning av lämpligheten av en nollgräns kan ge. Jag kommer i avsnitt 3.2 att presentera mina förslag i frågan om den nedre promillegränsen.

Vad jag nu sagt innebär inte att jag vill utesluta att framtida forsknings-

resultat eller praktiska erfarenheter från andra länder kan innebära att den ståndpunkt som jag nu intar kan behöva omprövas. Enligt min mening är det emellertid i det läge som nu föreligger alltför tidigt att genom en utredning eller på annat sätt initiera fortsatta överväganden om hur den nedre gränsen för trafiknykterhetsbrott bör utformas. Detta bör i vart fall inte ske förrän praktiska förutsättningar föreligger för att värdera effekterna av de ändringar som jag nu föreslår.

Även om det åtminstone för närvarande är naturligt att fortsätta att basera lagstiftningen på promillegränser, bör det noteras att ett sådant system, trots många fördelar, också är behäftat med brister.

Vad jag här främst tänker på är att en rad olika omständigheter, som ofta är ovidkommande från straffvärdessynpunkt, kan bli avgörande för om straff kommer att följa eller inte eller om en högre straffskala kommer att bli tillämplig. Detta gäller inte endast de skillnader mellan olika individer, eller hos samma individ vid olika tillfällen, som finns när det gäller vilken alkoholhalt ett visst intag av alkohol leder till. Det gäller också att inverkan på prestationsförmågan, och därmed också på trafiksäkerheten, kan variera väsentligt mellan olika individer och tillfällen liksom också att resultaten av de provtagningar som görs i hög grad är beroende av i hur nära anknytning till körningen som provtagningen sker.

Dessa och andra liknande problem finns också när man ser till den övre promillegränsen som i dag kvalificerar ett brott som rattfylleri. Detta var en del av bakgrunden till den förändrade lagtekniska konstruktionen av trafiknykterhetsbrotten som föreslogs i departementspromemorian Trafiknykterhetsbrotten och som sedan lades till grund för förslagen i den senare återkallade prop. 1984/85:21. Enligt förslagen skulle trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader, rattfylleri och grovt rattfylleri, i huvudsaklig anknytning till den teknik som normalt används i samband med gradindelade brott.

Avsikten med förslagen var bl.a. att motverka en alltför schematisk rättstillämpning och i stället främja en mer nyanserad bedömning enligt vilken domstolen vid sidan av alkoholhalten tog hänsyn till även andra faktorer, främst den fara för trafiksäkerheten som förelegat i det enskilda fallet. I de nu berörda förslagen förordades härutöver en inte oväsentligt vidgad användning av bötesstraff i sådana fall som i dag föranleder fängelse.

För egen del finner jag det, i likhet med vad som anfördes i de aktuella förslagen, angeläget att söka främja en mer nyanserad och allsidig bedömning när det gäller vilka gärningar som skall hänföras till den grövre trafiknykterhetsbrottsligheten. Däremot finns det enligt min mening inte anledning att allmänt sett se mildare på denna form av brottslighet. Tvärtom torde det i många fall finnas goda skäl till en strängare syn på en del av de aktuella brotten. Jag tänker här särskilt på sådana fall där alkoholhalten väl inte uppgått till 1,5 promille men där ändå faran för trafiksäkerheten varit påtaglig.

Jag behandlar frågan om trafiknykterhetsbrottens konstruktion närmare i avsnitt 3.3.

En annan fråga, som jag också skall återkomma närmare till, är vilken

påföljd som de grövre trafiknykterhetsbrotten bör medföra. Det är väl bekant att praxis i det hänseendet är skiftande mellan olika delar av landet. Det är också uppenbart att en stor del av dem som döms för grövre trafiknykterhetsbrott är i starkt behov av behandling och annat stöd för att kunna hantera sina alkoholproblem. Det är enligt min mening en angelägen uppgift att tillvarata möjligheterna för att inom ramen för kriminalvården utveckla alternativ som bättre än de verkställighetsformer som i dag förekommer kan tillgodose intresset av att motverka återfall och hjälpa den som dömts att komma tillrätta med de sociala och andra problem som ofta ligger bakom brottsligheten. Sådana åtgärder skulle alltså ta sikte på den grupp som är det största problemet från trafiksäkerhetssynpunkt. I det arbetet torde inte minst nykterhetsrörelser och andra folk rörelser kunna spela en väsentlig roll.

3.2 Straffbarhetsgränsen

Mitt förslag: Straffbarhetsgränsen sänks från nuvarande 0,5 till 0,3 promille alkohol i blodet. Motsvarande sänkning görs beträffande alkoholhalten i utandningsluften.

Den tidigare propositionens förslag: Gränsen för blodalkoholhalten sänks till 0,4 promille.

Remissinstanserna: Vid remissbehandlingen av den förut nämnda departementspromemorian, vars förslag överensstämmer med den tidigare propositionens, mottogs förslaget med blandade reaktioner. Omkring hälften av remissinstanserna var positiva till en sänkning och några av dessa – däribland Motormännens helnykterhetsförbund – ville gå längre än förslaget och sätta gränsen vid 0,3 promille. Av de remissinstanser som var negativa till förslaget ville några avvakta den utredning om alkoholutandningsprov som då pågick, medan andra ansåg att det inte fanns tillräckliga skäl för en sänkning.

Vid remissbehandlingen av den återkallade propositionens förslag tillstyrker det stora flertalet instanser den föreslagna sänkningen av den nedre straffbarhetsgränsen eller lämnar förslaget utan erinran. Omkring en femtedel av remissinstanserna förordar emellertid en s.k. principiell nollgräns. Ungefär lika många avstyrker en sänkning.

Av de remissinstanser som tillstyrker förslaget framhåller många bl. a. den forskning som gjorts om alkoholens inverkan på förarprestationerna.

De remissinstanser som avstyrker en sänkning framhåller främst dels betydelsen av en så enhetlig lagstiftning som möjligt i Norden och dels att föreliggande forskningsresultat inte motiverar en sänkning.

Av de remissinstanser som förordar en nollgräns åberopas bl. a. att en sådan är vetenskapligt motiverad och att den skulle ha en opinionsbildande effekt.

Skälen för mitt förslag: En av de mest angelägna uppgifterna i arbetet för en säkrare trafikmiljö är att motverka att människor kör bil eller andra

motorfordon när de är påverkade av alkohol. I Sverige, liksom i de flesta andra jämförbara länder, har det också sedan lång tid funnits lagstiftning som innebär förbud mot att köra när man är påverkad av alkohol på ett sådant sätt att man kan antas inte köra på ett från trafiksäkerhetssynpunkt betryggande sätt. Bestämmelser av detta slag har dock i praktiken visat sig svåra att tillämpa, bl. a. beroende på de krav som måste upprätthållas på bevisningen i det enskilda fallet.

Införandet av regler om s. k. promillekörning har mot denna bakgrund utan tvekan varit av avgörande betydelse när det gäller att främja ett trafiknyktert beteende. Samtidigt som bevisproblemen förenklats på ett påtagligt sätt utan att rättssäkerhetskraven därför åsidosatts har promillereglerna gett utrymme för en betydande förenkling och effektivisering när det gäller övervakning och kontroll.

Tillgänglig forskning talar också för att Sverige vid en internationell jämförelse har en förhållandevis mycket god situation när det gäller trafiknykterhet. Enligt gjorda uppskattningar av andelen onyktra förare i olika länder är denna i en rad länder, som vi i andra sammanhang brukar jämföra oss med, mångdubbelt högre än i vårt land. Det torde också stå klart att inställningen till alkohol i trafiken är betydligt mer restriktiv hos oss än i de flesta andra länder, även om det finns klara tecken på att trafiknykterhetsarbetet tillmäts allt större betydelse runt om i världen. Det tidiga införandet av en promillegräns i lagstiftningen liksom den internationellt sett relativt låga gränsen har säkerligen varit viktiga faktorer både när det gäller attityderna till trafiknykterheten och det faktiska beteendet i trafiken.

Mot bakgrund av de kunskaper som vi numera har om alkoholens betydelse för körförmåga och trafiksäkerhet talar emellertid starka skäl för att den nuvarande gränsen ligger på en alltför hög nivå. Förslaget om en sänkning av promillegränsen från 0,5 till 0,4 promille har också fått ett brett stöd vid remissbehandlingen.

När det gäller frågan om till vilken nivå som promillegränsen bör fastställas gör sig en rad olika hänsyn gällande.

Låt mig här först något beröra en fråga som tagits upp av vissa remissinstanser, nämligen intresset av att den svenska lagstiftningen inte avviker från vad som gäller i vår omvärld och då särskilt inom Norden. Jag har förståelse för den synpunkten. Det bör emellertid framhållas att det redan nu finns vitt skilda regleringar av trafiknykterhetsbrotten i olika länder utan att detta föranlett några mer påtagliga praktiska problem. Som jag ser det bör därför intresset av likartade nationella regleringar inte utgöra något avgörande hinder mot förändringar, om det från saklig synpunkt kan anföras goda skäl för sådana.

Det är enligt min mening en naturlig utgångspunkt att straffbarhetsgränsen bör bestämmas efter vad som är motiverat med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Det är emellertid viktigt att i det sammanhanget vara medveten om att tillgänglig forskning inte ger underlag för att säga att en viss gräns objektivt sett är den rätta. Vad det gäller är att finna den gräns som framstår som bäst underbyggd med hänsyn till vad vi nu vet om trafiksäkerhet efter alkoholförtäring.

En form av undersökningar som har spelat stor roll för trafiknykterhetslagstiftningens utformning inte bara i vårt land är de s. k. olycksriskundersökningarna. Där sker en jämförelse mellan en olycksfallsgrupp och en kontrollgrupp utan olycksfall. Dessa undersökningar visar genomgående att det finns ett mycket starkt samband mellan alkoholpåverkan och olycksfall i trafiken och att detta samband ökar mycket kraftigt ju högre alkoholhalten är. När det gäller lägre påverkansgrader ger undersökningarna emellertid inte något säkert underlag för en bedömning av alkoholens betydelse för olycksriskerna. Den påverkan av risknivån som redovisats för alkoholhalter under 0,5 promille är så pass begränsad och resultaten så pass osäkra att undersökningarna sedda för sig knappast kan läggas till grund för förslag om en sänkt promillegräns.

Att enbart lägga olycksriskundersökningar till grund för trafiknykterhetslagstiftningens utformning bör emellertid enligt min uppfattning inte komma i fråga. Alkoholerna som riskfaktor i trafiken intar i förhållande till många andra riskfaktorer en särställning på så sätt att den är klart förutsebar och möjlig att beakta för den som planerar att använda ett fordon. Det är då också naturligt att ställa kraven på nykterhet i trafiken mycket högt.

Det bör i det sammanhanget framhållas att en alkoholhalt på 0,5 promille normalt förutsätter en alkoholförtäring av ett slag som säkerligen en bred majoritet av allmänheten anser vara fullständigt utesluten i samband med bilkörning, helt oavsett var gränsen för det straffbara området ligger. Det torde också vara en allmän erfarenhet bland personer som under kontrollerade former testat graden av alkoholpåverkan att de varit olämpliga för bilkörning redan vid alkoholhalter under 0,5 promille.

Genom andra undersökningar än olycksriskundersökningarna måste det också anses klart fastslaget att prestations- och körförmågan påverkas negativt även vid lägre alkoholhalter än 0,5 promille på ett sådant sätt att det nuvarande gränsvärdet framstår som för högt.

Som jag redan berört ger emellertid den forskning som utförts på området inte någon entydig vägledning om var gränsen lämpligen bör sättas. En av orsakerna till detta är att effekterna av en viss alkoholpåverkan kan skifta betydligt mellan olika individer. Olika typer av riskbedömningar som gjorts tyder emellertid på att det för personer som inte är alkoholvana inträder en riskhöjning redan vid 0,3 – 0,4 promille och att en sådan kan inträda ännu tidigare när det gäller komplicerade uppgifter.

Det förslag som nu har remissbehandlats innebär, i likhet med förslaget i den tidigare remissbehandlade departementspromemorian, att gränsen skall sänkas till 0,4 promille. Mellan de båda remissomgångarna har, utan att sakunderlaget förändrats på något mer betydande sätt, en klar förskjutning skett mot en mer positiv inställning till en sänkning av promillegränsen. Förskjutningen torde bl. a. återspegla en större förståelse från remissinstansernas sida för vikten av att på sikt främja trafiknykterheten genom en starkare markering i lagstiftningen av att alkohol och trafik inte hör ihop. En sådan attitydförskjutning är säkert vanlig inte bara hos remissinstanserna utan också hos en bred allmänhet. Detta är en viktig förändring för genomslaget av en gränssänkning.

Också för egen del menar jag att detta är en viktig faktor som måste vägas in vid bedömningen av på vilken nivå straffbarhetsgränsen bör ligga.

Det är också angeläget att i möjlig mån söka motverka de tendenser till promilletänkande som olika uppgifter i den allmänna debatten om hur mycket alkohol man kan dricka utan att komma upp i straffbar promille kan ha gett upphov till. Ju mer straffbarhetsgränsen sänks desto mer minskar förstås utrymmet för sådana spekulationer.

Även med hänsynstagande till sådana faktorer som jag nu berört anser jag emellertid att det är angeläget att den promillegräns som väljs grundas på våra kunskaper om de trafikrisker som alkoholpåverkan medför. Detta är viktigt inte minst för att hos allmänheten upprätthålla respekten för lagstiftningen och dess handhavande.

I det nu remissbehandlade förslaget har som en utgångspunkt för hur den nedre promillegränsen bör fastställas angetts den inverkan som alkoholen har på genomsnittsförarens körförmåga. Med en sådan utgångspunkt kan man ha förståelse för de uttalanden som då gjordes om att det skulle föra för långt att sänka gränsen till 0,3 promille.

För egen del anser jag emellertid att den angivna utgångspunkten är alltför snäv. Målet bör enligt min mening vara att motverka riskbeteenden även för grupper som kan vara mer benägna att bli påverkade av en förhållandevis måttlig alkoholkonsumtion än genomsnittsföraren. Jag tänker här inte minst på ungdomar. Det är väl bekant att alkoholpåverkan i trafiken för dessa innebär en ännu högre riskfaktor än för vuxna. Det är också särskilt viktigt att hos unga inskräpa att alkohol och trafik inte hör ihop, eftersom det kan förväntas att deras attityd i saken kommer att prägla deras trafikbeteende senare i livet. Jag vill också framhålla att man enligt min mening inte endast bör ta hänsyn till betydelsen av alkoholpåverkan i mer rutinartade situationer utan även vid mer komplicerade uppgifter.

Mot denna bakgrund anser jag för egen del att gränsen för det straffbara området nu bör bestämmas till en alkoholhalt på 0,3 promille i blodet. Det torde nämligen stå klart att en sådan alkoholhalt innebär en nedsättning av körförmågan för många förare åtminstone i mer komplicerade trafiksituationer.

Mitt förslag: Trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader. Normalgraden benämns rattfylleri och den grova graden grovt rattfylleri. När det gäller rattfylleri anges den s. k. promilleregeln, såsom det i praktiken vanligast förekommande fallet, i lagtexten före den nuvarande huvudregeln om s. k. kliniskt rattfylleri. Denna senare regel är tillämplig dels i de fall då det inte finns någon bevisning om blodalkoholhalten, dels då någon fört ett fordon under påverkan av något annat medel än alkohol.

Bestämmelsen om grovt rattfylleri utformas i överensstämmelse med vad som normalt gäller i samband med gradindelade brott. Detta innebär att det i bestämmelsen anges vissa omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. Förutom en alkoholhalt som har uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft nämns i bestämmelsen annan avsevärd påverkan av alkohol eller något annat medel samt påtaglig fara för trafiksäkerheten som en sådan omständighet som skall beaktas särskilt i sammanhanget. Också andra omständigheter kan emellertid kvalificera brottet som grovt. Det är å andra sidan möjligt att brottet inte är att anse som grovt trots att någon av de omständigheter som nämns förelegat.

Förslaget i departementspromemorian och i den återkallade propositionen överensstämmer med mitt förslag såvitt angår brottsbeteckningarna och den lagtekniska utformningen av normalgraden. I bägge de tidigare förslagen regleras däremot den grövre graden på ett sådant sätt att denna, förutom vid s. k. kliniskt rattfylleri, förutsätter att promillhalten alltid är minst 1,5 promille för att brottet skall kunna bedömas som grovt.

Remissinstanserna har varit övervägande positiva till den i promemorian föreslagna systematiseringen av brotten. Trafiksäkerhetsverket har dock ansett att straffbestämmelsen bör formuleras med utgångspunkt från målet att bruk av berusningsmedel över huvud taget inte skall förekomma i trafiken. Verket har därför förordat att den nuvarande ordningen med det kliniska rattfylleriet som primärt brott bibehålls.

Inställningen har varit övervägande positiv även till de föreslagna brottsbenämningarna. Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet och JUSEK har dock förordat att de nu använda brottsbenämningarna rattonykterhet och rattfylleri behålls.

När det gäller promemorians förslag om gränsdragning mellan rattfylleri och grovt rattfylleri har uppfattningarna varit delade mellan remissinstanserna.

Skälen för mitt förslag: Trafiknykterhetsbrottens konstruktion har inte förändrats på något grundläggande sätt sedan början av 1940-talet. Detta har medfört att regleringen när det gäller såväl den sakliga uppbyggnaden som den lagtekniska konstruktionen numera framstår som en återspeglning

av olika tidigare delreformer snarare än som en ändamålsenlig ansvarsbestämmelse.

Den grundläggande regeln tar inte sikte på de i praktiken helt dominerande fallen av straffansvar. Dessa gäller ju överskridande av de i lagen fastställda promillegränserna. Huvudregeln nu gäller i stället s. k. kliniskt rattfylleri, dvs. fall där någon vid förande av ett fordon "varit så påverkad av starka drycker att det kan antagas att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet". Straffskalan är fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

I ett särskilt stycke sägs därefter att det skall dömas till samma straff, om föraren varit påverkad på motsvarande sätt av något annat berusningsmedel än alkohol.

Först efter dessa bestämmelser anges den första av de s. k. promilleregler. Den avser den övre gränsen, dvs. de fall då promillehalten i förarens blod under eller efter färden uppgått till minst 1,5 promille. Något självständigt straffansvar är det emellertid inte fråga om som lagtexten är utformad. Där sägs nämligen att den förare som haft en sådan promillehalt "skall anses ha varit så påverkad under färden" som det sägs i huvudregeln. Det är alltså fråga om en form av legalpresumtion som medför att huvudregeln är tillämplig även i de fallen.

Efter de bestämmelser som jag nu har redogjort för kommer den bestämmelse som allmänheten säkerligen normalt uppfattar som huvudregeln eftersom den anger den nedre gränsen för vilka gärningar som är straffbara. Enligt den bestämmelsen är det förbjudet att föra ett fordon, om promillehalten under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille. Straffskalan är i detta fall böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Brottet brukar kallas rattonykterhet men har ingen egen brottsbeteckning i lagen. Bestämmelsen är till sin lydelse tillämplig endast om det inte är styrkt att föraren varit så påverkad som sägs i första stycket.

Det är uppenbart att de regler som jag nu har redogjort för är komplicerade till sin uppbyggnad och dåligt informerar om innehållet i trafiknykterhetslagstiftningens regler och inte heller ger en rättvisande bild av de olika bestämmelsernas betydelse i den praktiska tillämpningen inom rättsväsendet.

Som jag redan har nämnt spelar den formella huvudregeln om s. k. kliniskt rattfylleri i praktiken en helt underordnad roll. Detta är dock av mindre betydelse i förhållande till att det sätt som denna regel har infogats i lagstiftningen ger en helt missvisande bild av den syn på trafiksäkerhetsfrågor och alkoholens roll i trafiken som numera torde vara allmänt omfattad här i landet. Ser man endast till lagtextens konstruktion och de straffskalor som är tillämpliga i olika fall är det lätt att få intrycket att den särskilda presumptionsregeln för alkoholhalter som uppgår till eller överstiger 1,5 promille behövs därför att det inte skulle kunna uteslutas att även sådana förare är i stånd att föra fordonet på ett så betryggande sätt som kan krävas i vår trafik. (jfr 19 § vägtrafikkungörelsen 1972:603). Man kan också lätt få uppfattningen att sådan förmåga normalt föreligger så snart alkoholhalten är lägre än 1,5 promille.

För egen del anser jag att det är angeläget att vid en ändring av trafiknykterhetslagstiftningen söka anpassa reglerna efter nutida förhållanden och synsätt. Det är då naturligt att knyta an till den lagstiftningsteknik som numera allmänt tillämpas vid strafflagstiftning. De förslag som lämnats i departementspromemorian och den återkallade propositionen utgör enligt min uppfattning bra utgångspunkter för en sådan förändring. Min åsikt bestyrks av remissutfallet.

Trafiknykterhetslagstiftningen bör således som jag ser det i fortsättningen i första hand ange en brottstyp för normalfallen och i andra hand en för de grova fallen av trafiknykterhetsbrott. Straffskalan för den ordinära brottstypen bör omfatta böter eller fängelse i högst sex månader. För den grova brottstypen bör endast fängelse ingå i straffskalan. Jag kan också ställa mig bakom de förslag till brottsbeteckningar – rattfylleri och grovt rattfylleri – som finns i promemorian och propositionen. Däremot anser jag, som jag senare skall återkomma till, att det grova brottet bör ges en annan – och skärpt – utformning i förhållande till vad som har förordats tidigare.

Enligt min mening är det vid strafflagstiftning en naturlig utgångspunkt att främst ta sikte på de i praktiken viktigaste huvudfallen. När det gäller trafiknykterhetsbrotten råder det inte någon tvekan om att dessa är promillefallen. Dessa bör därför, i överensstämmelse med förslaget i departementspromemorian och den återkallade propositionen, tas in som en huvudregel i regleringen. I enlighet med vad jag anfört i föregående avsnitt bör gränsen fastställas till en alkoholhalt på 0,3 promille i blodet och motsvarande värde för utandningsluften.

Även om promillekörning i praktiken är den helt dominerande brottsformen, är det uppenbart att det vid sidan härav också krävs en särskild straffbeläggning som tar sikte på dels fall av påverkan av andra medel än alkohol, dels fall av påverkan av alkohol där någon bevisning inte kunnat säkras angående alkoholhalten. De nuvarande bestämmelserna i 4 § 1 mom. första och andra styckena om kliniskt rattfylleri bör i det hänseendet kunna användas som förebild.

Jag är medveten om att det finns en rad problem som är rättspolitiska eller avser tillämpningen och som är förknippade med dessa bestämmelser. Dessa problem är i sig väl värda en närmare belysning. Jag avser här främst frågan om drograttfylleri. Det saknas emellertid underlag för att i detta sammanhang göra några mer genomgripande överväganden i dessa hänseenden. Vissa smärre justeringar bör emellertid ske nu. Bl. a. bör lagtexten ändras så att det klart framgår att straffansvar kan komma i fråga oberoende av vilken form av medel en person är påverkad av, om denne är så påverkad att det kan antas att han inte kunnat köra bil på ett betryggande sätt.

I departementspromemorian föreslogs att motsvarigheten till det nuvarande kliniska rattfylleriet lagtekniskt skulle sidoordnas med den föreslagna huvudregeln. Detta innebär en avvikelse från nuvarande reglering där det kliniska rattfylleriet är sidoordnat med förande av fordon när alkoholhalten under eller efter färden uppgått till 1,5 promille. Frågan om detta

innebär någon förändring när det gäller vilken grad av påverkan som skall krävas för att döma för kliniskt rattfylleri berördes inte i promemorian.

Vid den lagrådsbehandling som föregick den återkallade propositionen (prop. 1984/85:21 s. 51) uppmärksammades frågan som inte heller berörts i lagrådsremissen. Lagrådet anförde att den såväl i det remitterade förslaget som i gällande rätt använda lydelsen för att beskriva straffbar påverkan vid kliniskt rattfylleri i och för sig måste anses ge visst utrymme för olika tolkningar beträffande graden av påverkan. Mot bakgrund av den nya systematiken kunde man därför enligt lagrådet möjligen ifrågasätta om den föreslagna bestämmelsen skulle anses innebära en lägre grad av påverkan än den som avses med motsvarande bestämmelse i gällande rätt. Bl. a. mot bakgrund av den utformning som bestämmelsen om grovt rattfylleri hade enligt förslaget ansåg emellertid lagrådet att det framgick att förslaget inte innebar någon sådan ändring.

I anledning av vad lagrådet anförde uttalade det föredragande statsrådet i propositionen att de föreslagna ändringarna inte var avsedda att innebära någon ändring när det gäller den grad av påverkan som krävs för ansvar för kliniskt rattfylleri (prop. 1984/85:21 s. 51).

Det förslag som jag nu lämnar överensstämmer med förslaget i den remissbehandlade propositionen när det gäller utformning och placering av bestämmelsen om kliniskt rattfylleri. När det gäller högsta tillåtna alkoholhalt i huvudregeln och utformningen av bestämmelsen om grovt rattfylleri är däremot mitt förslag annorlunda.

Jag kan instämma i vad lagrådet anförde om att det uttryckssätt som används för att beskriva påverkansgraden såväl i gällande rätt som i tidigare förslag och också i mitt förslag ger utrymme för olika tolkningar. Enligt min mening måste emellertid en bestämmelse av detta slag tolkas och tillämpas i ljuset av de kunskaper som vi har om alkoholens inverkan på körförmågan, den utveckling som skett av bl. a. trafikens omfattning och intensitet samt de förändringar som allmänt skett när det gäller inställningen till trafiksäkerhet och de krav som måste ställas på fordon, förare och uppträdande i trafiken. Det råder inte heller någon tvekan om att det i alla dessa hänseenden inträtt stora förändringar sedan uttryckssättet infördes i lagstiftningen. Samtliga talar också för en strängare syn på det kliniska rattfylleriet. Jag vill här endast erinra om att de s. k. olycksriskundersökningarna visar på dramatiskt höjda olycksrisker vid alkoholhalter som är klart under 1,5 promille.

Jag vill på ett klarare sätt än som skett i gällande rätt markera de krav som måste ställas på nykterhet i trafiken.

Allmänt sett bör ansvar för kliniskt rattfylleri kunna komma i fråga så snart föraren varit så berusad att han vid en objektiv bedömning framstår som olämplig som förare. Vilka allmänna krav som kan ställas i det hänseendet bör bl. a. ses i ljuset av de grunder som ligger bakom avgränsningen av straffansvaret när det gäller promillekorning. Ett annat synsätt skulle enligt min mening vara svårt att försvara sakligt. Det kan ju knappast vara rimligt att upprätthålla radikalt olika krav när det gäller påverkan vid överskridande av den i lagen fastställda promillegränsen å den ena sidan och ansvar för kliniskt rattfylleri å den andra.

Det kan i och för sig medges att de tillämpningsproblem som finns i samband med kliniskt rattfylleri avsevärt skiljer sig från dem som är förenade med s. k. promillekörning. När det gäller kliniskt rattfylleri tar gärningsbeskrivningen direkt sikte på den betydelse som påverkan har på körförmågan medan detta i princip saknar relevans vid promillekörning. Betydelsen för körförmågan av ett visst alkoholintag varierar emellertid, som jag tidigare har redovisat, väsentligt mellan olika individer och för samma individ vid olika tillfällen. Det är också klart att det många gånger kan vara svårt att förebringa tillräcklig bevisning när det gäller både påverkan som sådan och dess betydelse för körförmågan.

Lagrådet har i sitt yttrande uttalat följande med anledning av det som nu införts och som återgavs i remissprotokollet.

I andra stycket finns bestämmelser om s. k. kliniskt rattfylleri, som innebär att ansvar ådöms den som har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunde föra fordonet. Reglerna tillämpas främst när bevisning om blodalkoholhalten saknas; dessutom tillämpas de när föraren varit påverkad av annat medel än alkohol.

Som lagrådet framhöll vid det tidigare remitterade förslaget (prop. 1984/85:21 s. 51) kan en sådan lydelse av straffbestämmelsen i och för sig anses ge visst utrymme för olika tolkningar beträffande graden av straffbar påverkan. Enligt gällande rätt kommer det i praktiken knappast i fråga att döma till ansvar för s. k. kliniskt rattfylleri annat än när utredningen visar att den tilltalade varit så kraftigt påverkad att det framgått av själva framförandet av fordonet eller av hans beteende att han var påverkad av alkohol (vinglig körning, ostadig gång etc.). Av de uttalanden som görs i den allmänna motiveringen i det nu remitterade förslaget framgår att avsikten är att tillämpningsområdet för kliniskt rattfylleri skall utvidgas genom att det inte skall fordras lika mycket i fråga om graden av påverkan för att straffansvar skall inträda.

Någon närmare precisering av hur omfattande det utvidgade straffansvaret för s. k. kliniskt rattfylleri blir görs emellertid inte i förslaget. Lagrådet vill med anledning härav framhålla, att det inte går att för bedömningen av frågan om graden av straffbar påverkan dra några slutsatser utifrån det förhållandet att den nedre gränsen för straffbar alkoholpåverkan enligt den s. k. promilleregeln sänks från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille. För att straff skall kunna ådömas för s. k. kliniskt rattfylleri krävs att det på grund av utredningen är ställt utan varje rimligt tvivel att den tilltalade vid det med åtalet avsedda tillfället faktiskt varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker som anges i andra stycket. Det kräver i praktiken en utredning om den tilltalades körsätt eller beteende i övrigt, som kan ge underlag för slutsatsen att den tilltalade inte kunde föra fordonet på ett betryggande sätt. Man kanske också i vissa fall kan tänka sig en utredning om den tilltalades alkoholförtäring före körningen.

En utredning av det angivna slaget som är tillräckligt för fällande dom kan knappast åstadkommas med mindre den tilltalade faktiskt har förtärt alkohol som gett en betydligt högre alkoholhalt än 0,3 promille. Detta gäller även om man skärper inställningen till vad som kan vara betryggande körning när föraren har förtärt alkohol. Det anförda innebär i sin tur att lagreglerna i andra stycket praktiskt sett inte innefattar någon mer vidsträckt kriminalisering jämfört med vad som gäller f. n.

Sammanfattningsvis kan anföras att förslaget innefattar en tämligen begränsad utvidning av straffansvaret för s. k. kliniskt rattfylleri. Det kan tilläggas att det stora flertalet av de fall som f. n. föranleder straffansvar

enligt 4 § 1 mom. första stycket (s. k. kliniskt rattfylleri) enligt förslaget kommer att föranleda ansvar för grovt rattfylleri enligt 4 a § 2 på den grunden att utredningen visar att föraren har varit avsevärt påverkad av alkohol.

Jag övergår nu till frågan om konstruktionen av det grövre trafiknykterhetsbrottet.

Som jag redan har nämnt anser jag att en bestämmelse om grovt rattfylleri bör utformas på annat sätt än som föreslagits i promemorian och den återkallade propositionen. Ett syfte med dessa båda förslag var att färre fall än de som i dag bedöms som rattfylleri skulle falla under brottstypen grovt rattfylleri. Enligt den propositionens förslag skulle detta, om man bortser från det kliniska rattfylleriet, uppnås genom att förutsättningen för att döma till ansvar för grovt rattfylleri skulle vara *både* att alkoholkoncentrationen i blodet uppgått till minst 1,5 promille *och* att brottet med hänsyn till omständigheterna i övrigt var att anse som grovt. I praktiken skulle propositionens förslag innebära en vidgad användning av böter på bekostnad av fängelse.

Fängelsestraff i sig är inte ägnat att medföra några positiva effekter för den intagne. Tvärtom har det ofta direkta skadeverkningar. Detta gäller inte minst för personer som har dömts för rattfylleri. Bakom denna brottslighet finns ofta personliga och sociala problem som har sin grund i ett uttalat alkoholberoende. Ett fängelsestraff kan i en sådan situation i stället för att bidra till att lösa problemen och på så sätt också motverka fortsatt brottslighet lätt bli en ytterligare börda som befäster och fördjupar den dömdes problem. Jag kan mot den bakgrunden ha förståelse för inriktningen av de tidigare förslagen.

Dessa kan emellertid också ses som ett uttryck för en allmänt lindrigare syn på de grövre trafiknykterhetsbrotten. Detta gäller särskilt om man ser förslagen mot bakgrund av de nya bestämmelserna om straffmätning och påföljdsval som trädde i kraft den 1 januari 1989 (prop. 1987/88:120, JuU 45, rskr. 404, SFS 1988:942). En viktig tanke bakom dessa nya bestämmelser har varit att markera att bedömningen av om böter är en tillräckligt ingripande påföljd i princip skall baseras på den konkreta gärningens straffvärde. I sammanhanget har också betydelsen av en likformig rättstillämpning och ett iakttagande av proportionalitets- och kvivalensprinciperna strukits under kraftigt.

Inte minst mot denna bakgrund anser jag för egen del att det inte kan komma i fråga att ha som allmän inriktning att bötesstraff skall ges en vidgad användning vid de allvarigare trafiknykterhetsbrotten. Tvärtom anser jag att det i många fall finns anledning att se strängare på dessa brott än som nu är fallet. Vad jag särskilt tänker på är fall där alkoholhalten varit nära 1,5 promille och det dessutom med hänsyn till trafikförhållandena och andra omständigheter förelegat en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Däremot delar jag den uppfattning som också ligger bakom förslagen i promemorian och propositionen om att det är angeläget att söka främja en mer nyanserad och allsidig bedömning av den allvarigare trafiknykterhetsbrottsligheten. Den praxis som tillämpas i dag är enligt min mening alltför schablonartad genom den nästan helt avgörande betydelse som alkoholhalten har för vilken påföljd som skall följa på brottet. Detta fram-

står som kanske mest otillfredställande i de fall där alkoholhalten legat nära 1,5 promille och en sådan omständighet som när provtagningen kunnat genomföras kan bli avgörande för om påföljden blir fängelse eller böter. Att tidpunkten för provtagning saknar betydelse för bedömningen av brottets straffvärde är ju helt uppenbart.

Med hänsyn till det som jag sagt nu anser jag för egen del att den grövre graden av trafiknykterhetsbrotten bör konstrueras på samma sätt som vid andra former av gradindelade brott. Detta innebär att domstolen har att avgöra frågan om vilken grad av brottet som föreligger efter en samlad bedömning av omständigheterna i det konkreta fallet.

I likhet med vad som annars är normalt vid gradindelade brott bör det anges vilka omständigheter som särskilt bör beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. En sådan ordning är ägnad att befrämja en enhetlig praxis.

I anslutning till nuvarande ordning bör en alkoholhalt på 1,5 promille eller däröver vara en av de omständigheter som skall beaktas särskilt vid denna bedömning. Detta innebär att brott i sådana fall regelmässigt är att bedöma som grova. På ett sätt som motsvarar nuvarande förhållanden blir det emellertid möjligt att vid mildrande omständigheter bedöma brottet som lindrigare.

Vid sidan av alkoholhalten bör det anges som en försvårande omständighet att föraren varit avsevärt påverkad av alkohol eller på motsvarande sätt av något annat medel. Detta rekvisit tar främst sikte på fall där den misstänkte varit påverkad av något annat medel än alkohol eller när någon bevisning om blodalkoholhalten inte föreligger. Rekvisitet kan emellertid, mot bakgrund av de individuella variationer som finns när det gäller vilken påverkan en viss alkoholhalt leder till, i ett enskilt fall vara uppfyllt även om alkoholhalten inte uppgått till 1,5 promille. När det gäller detta rekvisit har lagrådet haft vissa synpunkter. Dessa redovisas i specialmotiveringen.

Härutöver bör det i lagtexten anges att det särskilt skall beaktas att gärningen inneburet en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Härmed avses främst att föraren kört vårdslöst eller haft en särskilt ansvarsfull föraruppgift. Även när det gäller detta rekvisit har lagrådet haft vissa synpunkter som också omfattar själva ordalydelsen av rekvisitet. Synpunkterna redovisas i specialmotiveringen.

Mitt förslag till konstruktion av det grova brottet kommer att innebära att ett inte obetydligt antal fall som i dag bedöms som rattnykterhet kommer att bedömas som grovt rattfylleri. Med samma påföljdspraxis som i dag tillämpas för de grova trafiknykterhetsbrotten skulle detta medföra att den stora majoriteten av dessa fall skulle bestraffas med fängelse i stället för med ett bötesstraff. Rattfylleri är ju i dag ett av de brott där arten av brottsligheten med särskilt stor styrka anses tala för en frihetsberövande påföljd.

Enligt statistiska centralbyråns statistik år 1987 dömdes 4 683 personer till fängelse för rattfylleri. Det kan jämföras med att det endast var knappt tusen personer som dömdes till skyddstillsyn utan förening med fängelse

och 374 personer som fick villkorlig dom. De fängelsedomar som avsåg rattfylleri utgjorde nära en tredjedel av samtliga fängelsedomar år 1987.

Den påföljdspraxis som tillämpas vid rattfylleri har lång hävd. Den förhållandevis regelmässiga användningen av fängelsestraff har främst motiverats av intresset av att upprätthålla en hög allmän laglydnad. Att praxis haft sin betydelse i det hänseendet kan knappast heller betvivlas.

Samtidigt har emellertid insikterna ökat om att det bakom den grövre trafiknykterhetsbrottsligheten i allmänhet finns personliga och sociala problem som är förknippade med ett alkoholberoende. Vidare står det numera klart att ett fängelsestraff inte är ägnat att påverka den dömden i en sådan riktning att man därigenom kan motverka återfall och hjälpa den dömden med hans grundläggande problem. Detta har i sin tur lett till att domstolarna i större omfattning nu dömer till icke frihetsberövande påföljder — främst skyddstillsyn i förening med föreskrifter om behandling. Trots en serie vägledande avgöranden från högsta domstolen skiftar emellertid praxis väsentligt mellan olika domstolar. Till viss del torde detta hänga samman med att domstolarna har olika inställning när det gäller att skaffa en personutredning i mål om rattfylleri. Oavsett orsakerna är det emellertid otillfredsställande med en så växlande praxis som den som finns på detta område.

För egen del anser jag att det är angeläget att ta till vara de möjligheter som finns att söka motverka fortsatt brottslighet och därmed ett trafikfarligt beteende genom behandling och andra former av stöd- och hjälpåtgärder. Jag tror också att det numera finns ett brett stöd bland allmänheten för en inriktning av påföljdspraxis som innebär en ökad användning av sådana åtgärder. Jag tror inte heller att det finns anledning att befara att den allmänna laglydnaden skulle påverkas negativt av en sådan ändrad inriktning. Jag vill här erinra om att mina förslag i andra hänseenden innebär en klart strängare inställning till trafiknykterhetsbrotten samtidigt som förslagen i den tidigare i år överlämnade propositionen (1988/89: 118) gör att polisens övervakning och kontroll kan effektiviseras. Körkortsfrågan har naturligtvis också stor betydelse i detta sammanhang. Det problem det här gäller är i stället hur man på bästa sätt kan motverka fortsatt brottslighet hos den förhållandevis lilla grupp som svarar för de grövre trafiknykterhetsbrotten. Fängelsestraffet har här inte visat sig vara något verksamt medel. Min uppfattning är att trafiksäkerheten främjas bättre av att påföljdssystemets möjligheter utnyttjas för att komma till rätta med grundläggande problem hos de enskilda än att reagera mot symptom på dessa.

De principer för val av påföljd som kommer till uttryck i den nya lagstiftning som trädde i kraft vid årsskiftet är allmänt tillämpliga och därför givetvis även när det gäller val av påföljd för rattfylleri. Detta innebär att rätten alltid skall fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Som skäl för fängelse får rätten utöver brottslighetens straffvärde och art beakta att den tilltalade tidigare gjort sig skyldig till brott. Straffvärdet hos grova rattfylleribrott är normalt inte så högt att detta i sig motiverar fängelse i stället för en inte frihetsberövande påföljd. Däremot torde det stå klart att återfall i grovt rattfylleri måste anses vara en sådan omständighet som gör att annan

påföljd än fängelse normalt är utesluten. Den fråga som i praktiken är svårast att avgöra är därför i vilken utsträckning rattfylleribrottens art måste anses vara sådan att brotten bör följas av fängelse även om det inte är fråga om en återfallssituation.

För egen del är jag av den uppfattningen att en avgörande faktor i det hänseendet måste vara de risker för trafiksäkerheten som brottet innebär. Har gärningsmannen genom sitt körsätt, den omfattning som körningen haft eller varit avsedd att ha, de trafikförhållanden som rådde vid körningen eller genom andra sådana omständigheter visat en uppenbar ligkiltighet för sina medtrafikanter säkerhet, måste detta anses innebära en mycket stark presumtion för fängelse. Jag vill stryka under att ett sådant synsätt innebär en väsentlig skärpning för många fall som i dag bedöms som rattonykterhet men som enligt mitt förslag blir att bedöma som grovt rattfylleri. Har några särskilda omständigheter av det slag som jag nu berört däremot inte förelegat, bör normala principer för påföljdsval kunna tillämpas i väsentligt större utsträckning än vad som nu är fallet.

Det är emellertid inte endast brottslighetens art som är av betydelse för valet mellan fängelse och en inte frihetsberövande påföljd. Av stor vikt är självfallet också om det i det enskilda fallet finns omständigheter som kan anses tala för en lindrigare påföljd än fängelse. Det kan exempelvis vara sådana omständigheter som anges i 29 kap. 5 § brottsbalken. Jag tänker här främst på det fallet att den tilltalade drabbas av hinder eller synnerlig svårighet i yrkes- eller näringsutövning till följd av att körkortet återkallas. Av än större betydelse torde sådana omständigheter som nämns i 30 kap. 9 § andra stycket brottsbalken vara. Det är, förutom de s.k. kontraktsvårdsfallen, situationer där en påtaglig förbättring skett av den tilltalades personliga eller sociala situation eller där han undergår behandling för sitt missbruk.

Har domstolen funnit att brottet i det enskilda fallet inte bör föranleda fängelse, står valet, om vi bortser från överlämnande till särskild vård, mellan villkorlig dom och skyddstillsyn. För att villkorlig dom skall kunna komma i fråga krävs i princip att det saknas särskild anledning att befara att den tilltalade kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Villkorlig dom skall normalt förenas med ett bötesstraff, som när det gäller grovt rattfylleri måste vara kännbart.

Utrymmet för villkorlig dom som påföljd för den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri är emellertid begränsat till följd av att en stor majoritet av dem har kroniska alkoholproblem. Även om sådana problem inte automatiskt kan tas till intäkt för att det föreligger risk för fortsatt rattfylleribrottslighet är detta naturligtvis ofta förhållandet. Den påföljd som då kommer i fråga är skyddstillsyn.

Skyddstillsyn innebär en allmän förpliktelse för den dömde att iakttas skötsamhet och att efter förmåga söka försörja sig men också att rätta sig efter sådana särskilda föreskrifter som meddelats av domstolen eller övervakningsnämnden. För tillsynen av den dömde liksom för förmedlingen av stöd och hjälp som dömda behöver svarar skyddskonsulenten som också förordnar övervakare, om inte domstolen har gjort det. Iakttar den dömde inte vad som åligger honom, kan övervakningsnämnden tilldela

honom varning eller förlänga övervakningstiden. I sista hand kan domstol undanröja skyddstillsynen och döma till annan påföljd.

Skyddskonsulent och övervakningsnämnd har stora möjligheter att se till att verkställigheten av en skyddstillsynsdom anpassas efter förhållandena i det särskilda fallet. Detta gäller de krav som skall ställas på den dömde, det stöd och den hjälp som skall ges och intensiteten i tillsynen. Härigenom finns det också goda möjligheter att beakta de särskilda behov som kan finnas för personer som dömts för grövre trafiknykterhetsbrott.

Detta utesluter givetvis inte att det ofta finns anledning för domstolen att redan vid rättegången ta ställning till om den tilltalade för sin anpassning i samhället behöver stöd av en särskild föreskrift om vad han har att iaktta under prövotiden. I många fall kan en sådan föreskrift i själva verket utgöra en förutsättning för att skyddstillsyn skall kunna väljas i stället för fängelse. Vad jag här närmast tänker på är sådana föreskrifter som tar sikte på behandling av det alkoholberoende som kan ligga bakom brottsligheten. Det är i ett sådant sammanhang givetvis en fördel, om det redan vid domstillfället finns en konkret plan för behandlingens inriktning och uppläggning. Att en sådan saknas vid domstillfället är emellertid inte något hinder mot att exempelvis meddela en föreskrift om att den dömde skall underkasta sig den läkarvård som skyddskonsulenten i samråd med läkare finner lämplig.

Det är emellertid inte endast föreskrifter om vård och behandling som kan bli aktuella i samband med skyddstillsynsdomar vid grovt rattfylleri. Det finns även möjligheter att meddela föreskrifter om att den dömde skall genomgå viss utbildning.

I många länder har det blivit ett allt vanligare inslag att de som dömts för trafiknykterhetsbrott åläggs att genomgå särskilda kurser där alkoholens medicinska, personliga och sociala skadeverkningar behandlas liksom självfallet också dess betydelse när det gäller trafiksäkerheten. Även om man knappast kan göra gällande att det skulle kunna bevisas att initiativ av detta slag leder till framtida laglydnad har erfarenheterna i allmänhet rapporterats vara goda. Detta gäller särskilt om själva utbildningen förknäts med sådana åtgärder för stöd, hjälp och tillsyn som det finns utrymme för inom ramen för skyddstillsyn.

Även i Sverige har liknande försök genomförts såväl inom ramen för fängelse som inom frivården. Kriminalvården har sålunda utvecklat ett särskilt kurspaket kallat Rattfällan som redan använts under några år. Någon närmare utvärdering har ännu inte genomförts men även de svenska erfarenheterna anses vara goda.

För egen del anser jag att det är angeläget att man förutom traditionell behandling även söker ta tillvara de pedagogiska och andra effekter som utbildningsprogram av det aktuella slaget kan ge. Någon särskild lagstiftning krävs inte för att öppna möjligheter att förena en skyddstillsynsdom med föreskrifter om deltagande i sådan utbildning. Inom kriminalvården finns också redan utvecklade kurser och erfarenhet från området. Verksamhet av det aktuella slaget bör emellertid kunna ges en väsentligt bredare tillämpning. I det arbetet bör inte minst nykterhetsrörelsen, motororganisationer och andra folkrörelser kunna spela en viktig roll både när det

3.4 Vissa körkortsfrågor

Mitt förslag: Enligt huvudregeln skall körkortet återkallas även vid brott där alkoholhalten understigit 0,5 promille i blodet eller motsvarande koncentration i utandningsluften. Varning skall dock kunna meddelas i stället för återkallelse av körkortet, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Möjligheten att vid mildrande omständigheter meddela varning vid alkoholhalter under 0,8 promille avskaffas.

Körkortsutredningens förslag berör inte körkortsfrågan vid alkoholhalter under 0,5 promille. I övrigt överensstämmer det med mitt.

Remissinstanserna har till övervägande del tillstyrkt eller lämnat utredningens förslag utan erinran. Vissa remissinstanser har – mot bakgrund av vad utredningen uttalat – framhållit att såväl omständigheterna vid själva körningen som förarens personliga förhållanden bör kunna beaktas vid bedömningen av om sådana synnerliga skäl föreligger som kan föranleda att varning meddelas i stället för att körkortet återkallas. Fyra remissinstanser har avstyrkt förslaget.

Skälen för mitt förslag: Rätten att köra bil är för många människor av avgörande betydelse för deras möjligheter till försörjning och för att över huvud taget kunna fungera normalt i det moderna samhället. Vid en trafiköverträdelse kan säkert därför en körkortsåterkallelse uppfattas som en långt kraftigare reaktion från samhällets sida än ett bötesstraff. Många gånger kan förlusten av rätten att köra bil bidra till social utslagning. Samtidigt är återkallelse av körkort ett verksamt medel för samhället när det gäller att markera att vissa förhållanden, däribland överträdelser av vissa trafikregler, bör göra att körkortshavaren åtminstone för en tid av samhället anses olämplig att köra bil. Respekten för trafikreglerna är ju en av grundvalarna för en hög trafiksäkerhet i landet. Dessa olika intressen som jag nu pekat på är åtminstone delvis motstridiga och måste enligt min mening noga vägas mot varandra. Jag har när det gäller dessa frågor samrått med chefen för kommunikationsdepartementet.

De grundläggande bestämmelserna om återkallelse av körkort finns i 16 § KL. När det gäller återkallelse på grund av överträdelser av bestämmelser som tar sikte på trafiken intar trafiknykterhetsbrotten en särställning på så sätt att återkallelse enligt 16 § alltid skall ske vid sådana brott. Vid andra former av överträdelser gäller däremot olika former av begränsningar som avser bestämmelsernas karaktär, överträdelsernas allvar eller mängden överträdelser.

Även om förutsättningar för återkallelse av körkort föreligger, finns det emellertid enligt bestämmelserna i 22 § och 24 § andra stycket KL vissa möjligheter att underlåta återkallelse för att i stället meddela varning.

Bestämmelsen i 24 § andra stycket är tillämplig oavsett grunderna för återkallelse men gäller endast under förutsättning att det finns synnerliga skäl och underlåtelse att återkalla bedöms kunna ske utan fara för trafiksäkerheten. Återkallas inte körkortet, får varning i stället meddelas.

Bestämmelserna i 22 §, som inte gäller generellt, lämnar större utrymme för att meddela varning istället för att återkalla körkortet. Även i detta hänseende intar trafiknykterhetsbrotten en särställning bland trafiköverträdelserna. Vid andra trafikbrott än trafiknykterhetsbrott skall nämligen, förutom vid avsevärda hastighetsöverskridanden, varning meddelas i stället för att körkortet återkallas, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Beträffande trafiknykterhetsbrott gäller däremot att varning endast får meddelas, om omständigheterna har varit mildrande och alkoholkoncentrationen inte har uppgått till 0,8 promille.

Frågan om återkallelse av körkort och varning vid en så långtgående sänkning av den nedre gränsen för trafiknykterhetsbrott som jag föreslagit har inte varit föremål för särskild utredning eller remissbehandling. Att även brott som ligger inom det område som enligt mitt förslag blir föremål för en nykriminalisering skall kunna få konsekvenser när det gäller körkortsfrågan anser jag emellertid vara en naturlig följd av ställningstagandet till det kriminaliserade området. Vad som kan vara föremål för diskussion är närmast hur pass stränga reglerna bör vara i detta hänseende. Olika alternativ är här tänkbara.

En möjlighet är att anknyta till vad som i princip gäller vid andra typer av trafiköverträdelser. Ringa fall skulle undantas från huvudregeln om återkallelse. Sådana fall skulle endast vara av betydelse om körkortshavaren genom upprepade förseelser av samma eller annat slag visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse. För att en sådan ordning i praktiken skulle kunna fungera tillfredsställande torde vidare förutsättas att fall över en viss nivå ändå alltid föll under huvudregeln om återkallelse.

För en ordning av det slag som jag har skisserat kan i och för sig goda skäl åberopas. Såsom jag redan nämnt är återkallelse av körkortet en åtgärd som kan drabba den enskilde mycket hårt. Detta gäller naturligtvis särskilt yrkeschaufförer och andra som är starkt beroende av körkort för sin yrkesverksamhet men också exempelvis personer som är bosatta i glesbygder eller av andra skäl är beroende av att kunna föra ett fordon för att upprätthålla sociala kontakter och sköta löpande göromål. Särskilt om överträdelserna i det enskilda fallet inte kan sägas ha medfört några konkreta trafikrisker, kan det sättas i fråga om återkallelse av körkort verkligen behöver vara den regelmässiga följderna av en överträdelse. För en återhållsamhet i detta hänseende talar också att det allmänt sätt finns skäl att från statens sida vara restriktiv med åtgärder som är ingripande för enskilda medborgare, om inte starka skäl av annat slag talar för att åtgärderna är nödvändiga.

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott tillhör emellertid de för trafiken mest grundläggande bestämmelserna. För att upprätthålla respekten för dessa är det därför viktigt att på ett klart och tydligt sätt markera att överträdelser inte tolereras. I likhet med vad som gäller i dag bör därför

enligt min mening återkallelse av körkort vara den huvudregel som gäller vid överträdelse. Inom det nykriminaliserade området bör emellertid större möjligheter öppnas för att meddela varning i stället för att återkalla körkortet. I likhet med vad som gäller vid andra trafiköverträdelser bör varning kunna meddelas i stället för ett återkallande, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Särskilt när det gäller lägre halter av alkoholkoncentration i blodet eller utandningsluften bör varning ofta kunna anses vara en tillräcklig åtgärd, förutsatt att föraren inte genom andra överträdelser av trafikföreskrifter eller på annat sätt visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter vad som krävs i trafiken. Av väsentlig betydelse är givetvis också under vilka omständigheter som överträdelsen skett och med vilket slags fordon.

De möjligheter till körkortsingripanden som öppnas i enlighet med de förslag som jag nu redogjort för innebär en väsentlig skärpning i förhållande till vad som nu gäller. Körkortsutredningens förslag innebär att det härutöver också skulle införas en skärpning vid alkoholhalter mellan 0,5 och 0,8 promille genom att den särskilda möjligheten att vid mildrande omständigheter meddela varning i stället för att återkalla körkortet skulle avskaffas. Såsom förutsättning för att meddela varning skulle i stället krävas att det i det enskilda fallet förelåg synnerliga skäl för en sådan åtgärd.

Såsom chefen för kommunikationsdepartementet framhållit i prop. 1988/89:134 är domstolarna mycket restriktiva vid bedömningen av om omständigheterna skall anses vara så mildrande att varning kan meddelas i stället för återkallelse av körkortet. För egen del anser jag att det finns goda skäl för en sådan restriktiv hållning vid överträdelser inom det för närvarande kriminaliserade området och att dessa ytterligare förstärks vid en sådan sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen som jag föreslagit. Det framstår därför som motiverat att denna restriktiva attityd också markeras på ett tydligare sätt i lagstiftningen. Detta kan, på sätt som utredningen föreslagit, lämpligen ske genom att som förutsättning för varning i de aktuella fallen kräva synnerliga skäl.

Utredningen har, bl. a. mot bakgrund av att motsvarande ordning gäller vid grövre hastighetsöverträdelser, föreslagit att föreskriften om synnerliga skäl införs i 22 § KL. Detta innebär, såsom utredningen påpekar, en dubbelreglering i förhållande till 24 § andra stycket KL. För egen del anser jag att en sådan lagteknik bör undvikas. Den allmänna regeln i 24 § andra stycket bör således vara tillräcklig för att reglera de undantag som kan krävas. Detsamma gäller även i förhållande till hastighetsöverskridanden för vilka jag föreslår en motsvarande lagteknisk lösning. Jag vill understryka att avsikten i det sammanhanget inte är att åstadkomma någon materiell ändring av nu gällande rätt.

I anslutning till vissa uttalanden i utredningens betänkande som också berörts under remissbehandlingen bör här framhållas att domstolarna vid bedömningen av om synnerliga skäl föreligger i enlighet med vad som allmänt gäller i sådana sammanhang självfallet har möjlighet att beakta såväl omständigheter vid själva körningen som förarens personliga förhållanden. Ytterst måste bedömningen vila på en värdering av samtliga

omständigheter i det enskilda fallet. Det ligger härvid i sakens natur att körningens syfte och karaktär liksom den alkoholhalt som förelegat är av väsentlig betydelse för vilket utrymme som finns för att meddela varning i det enskilda fallet.

3.5 Övriga frågor

Förutom i trafikbrottslagen finns bestämmelser om straffansvar för berusning i samband med trafik i järnvägstrafiklagen (1985:192) och i sjölagen (1891:35 s. 1).

Bestämmelserna i *järnvägstrafiklagen* (6 kap. 2 §) överensstämmer i sakligt hänseende med bestämmelserna i trafikbrottslagen utom i ett hänseende. Detta gäller det särskilda ansvar som finns för andra än förare som vid järnväg eller tunnelbana fullgjort tjänst i vilken det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten. I samband med att bestämmelserna i trafikbrottslagen ändras bör enligt min mening motsvarande ändringar göras även i järnvägstrafiklagen. Någon ändring av det särskilda ansvaret för andra än förare finns det däremot inte anledning att göra.

Bestämmelserna i 325 § *sjölagen* om onykterhet till sjöss avviker däremot i flera hänseenden från TBL:s regler. Frågan om sjölagens regler bör anpassas närmare till vad som gäller enligt TBL har uppmärksammats i riksdagen. Lagutskottet uttalade våren 1988 i sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1987/88:23, rskr. 199) att det borde ankomma på regeringen att i lämpligt sammanhang närmare överväga om inte en strängare syn på onykterhet till sjöss borde komma till uttryck genom en ändring i 325 § *sjölagen* så att bestämmandet av påföljd vid brottet närmare anpassas till vad som gäller enligt trafikbrottslagen.

Jag har övervägt att ta upp även denna fråga i samband med de förslag som jag nu lägger fram. Såsom utskottet framhållit är det emellertid en rad omständigheter som avviker från vad som gäller vid onykterhet i vägtrafik som måste beaktas vid övervägandena om sjölagens regler. Jag har mot den bakgrunden inte ansett att det beredningsunderlag som nu finns är tillräckligt för ett förslag från regeringen om ändrad lagstiftning. Frågan är emellertid under beredning i departementet och det är min förhoppning att senare i år kunna remittera en departementspromemoria med förslag i den riktning som riksdagen angett.

De föreslagna ändringarna i TBL och järnvägstrafiklagen medför viss nykriminalisering.

Beträffande övergångsfrågor bör följande anmärkas.

Enligt 2 kap. 10 § första stycket regeringsformen får straff eller annan brottspåföljd inte åläggas för gärning som inte var belagd med straff när den förövades. Inte heller får svårare brottspåföljd åläggas för gärningen än den som var föreskriven då.

I 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken (BrP), som är tillämplig också inom specialstraffrätten, föreskrivs att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när en gärning företogs. Gäller annan lag när dom meddelas, skall den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff

eller till lindrigare straff. Bedömningen skall ske med utgångspunkt i det konkreta fallet.

Den nya regleringen i 4 § TBL och 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen innebär i förhållande till nu gällande ordning en nykriminalisering när det gäller den lägsta straffbara blodalkoholhalten. I det hänseendet skall alltså äldre lag tillämpas på gärningar som har begåtts före ikraftträdandet. Även i övrigt gäller detta, om inte den nya lagen i det enskilda fallet bedöms leda till ett lindrigare straff.

Som lagrådet påpekat i sitt yttrande innebär de föreslagna ändringarna i körkortslagen en utvidgning av området för återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott genom att den nedre straffbarhetsgränsen sänks till 0,3 promille. Lagrådet har beträffande de övergångsfrågor som detta kan föranleda framhållit att det av 2 kap. 10 § första stycket regeringsformen följer att återkallelse av körkort som rättsverkan av trafiknykterhetsbrott skall bedömas enligt de lagregler som gällde när körningen ägde rum.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
3. lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
5. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207),
6. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

5 Specialmotivering

5.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förslaget innebär att trafiknykterhetsbrotten även i fortsättningen delas in i två svårhetsgrader. Den ena brottstypen föreslås bli benämnd rattfylleri och den andra grovt rattfylleri. Det särskilda brott som för närvarande brukar betecknas som rattnykterhet avskaffas. Motsvarande gärning kommer i fortsättningen att bedömas som rattfylleri.

Enligt förslaget kommer 4 § att innehålla regler om rattfylleri. I den nya 4 a § meddelas bestämmelser om grovt rattfylleri.

4 §

Den nuvarande uppdelningen i tre moment föreslås avskaffad och ersatt med tre nya stycken. Det första innehåller en regel om straffbarhet vid viss alkoholkoncentration i blodet eller utandningsluften. Det andra stycket reglerar det kliniska rattfylleriet. I tredje och fjärde stycket har tagits upp regler som motsvarar det nuvarande 3 mom.

Första stycket innehåller den nya huvudregeln om ansvar för rattfylleri. Denna tar sikte på alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft under eller efter färden. Bara en av gränserna behöver vara uppnådd för att ansvar för rattfylleri skall inträda.

Huvudregeln innehåller endast en nedre gräns. Det är inte uteslutet att ansvar kan dömas ut efter huvudregeln, även om alkoholkoncentrationen varit högre än det gränsvärde som anges i 4 a §. Så bör bl. a. ske vid gärningar som i gällande rätt skulle föranleda böter med hänsyn till att omständigheterna varit mildrande.

Att alkoholkoncentrationsregeln gjorts till huvudregel till skillnad från vad som är fallet i gällande rätt skall ses mot bakgrund av att den i praktiken antalsmässigt har den helt dominerande betydelsen. Motsvarande lösning har också valts i de andra nordiska länderna.

Av språkliga skäl har uttrycket "starka drycker" som finns i paragrafens nuvarande lydelse ersatts med "alkoholhaltiga drycker". Detta är inte avsett att innebära någon saklig ändring.

Bestämmelserna om alkoholkoncentration tar bara sikte på alkoholberusning. Frågan om ansvar för den som framför ett fordon under påverkan av andra medel skall bedömas efter andra stycket. I detta stycke föreskrivs ansvar för den som vid framförande av motorfordon är så påverkad av alkohol att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren på samma sätt är påverkad av något annat medel. Ansvarsregeln i detta stycke är avsedd att vid alkoholpåverkan vara subsidiär i förhållande till alkoholkoncentrationsregeln i första stycket på det sättet att bevisning om påverkansgraden inte skall behöva föras, om rekvisitet är uppfyllt.

Straffskalan motsvarar den som nu gäller för rattnykterhet, dvs. böter eller fängelse i högst sex månader. Det bötesminimum som finns nu har dock tagits bort.

Detta innebär att straffet normalt kommer att bli böter. Är straffvärdet för en gärning så stort att det föranleder fängelse, bör den bedömas som grovt rattfylleri. Vid flerfaldig brottslighet och återfall kan dock fängelse komma i fråga även för rattfylleri.

Andra stycket

Straff för rattfylleri skall kunna ådömas oberoende av alkoholhalten, om det kan styrkas att föraren har varit så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt har kunnat framföra fordonet. I praktiken är det numera ovanligt att bevisning förs om påverkansgraden på annat sätt än genom dokumentation av resultatet av blodanalys.

När det gäller påverkan av andra preparat än alkohol har uttrycket "berusningsmedel" i den nuvarande lagtexten ersatts med "medel" i syfte att klart markera att det också omfattar påverkan av exempelvis sömnmedel samt lugnande och smärtstillande preparat.

Reglerna i det nuvarande 3 mom. har förts över till två nya stycken i paragrafen utan någon saklig ändring. Bestämmelserna innebär att inte heller ansvar enligt 4 a § kommer i fråga i de avsedda fallen.

4 a §

I denna paragraf föreskrivs ansvar för grovt rattfylleri. Straffet är fängelse i högst ett år. Böter ingår inte i straffskalan.

Frågan om ett rattfylleribrott skall anses grovt skall avgöras med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. I bestämmelsen har emellertid angetts att domstolen vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt skall beakta vissa omständigheter.

De två första tar sikte på alkoholkoncentrationen och påverkansgraden. Har alkoholkoncentrationen uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft, skall brottet normalt bedömas som grovt. Detsamma gäller om föraren varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. En avsevärd påverkan av alkohol kan i vissa fall föreligga även om det står klart att alkoholkoncentrationen inte uppgått till de angivna gränsvärdena.

Beträffande rekvisitet avsevärd påverkan har lagrådet haft följande synpunkter.

I specialmotiveringen framhålls att en avsevärd påverkan av alkohol i vissa fall kan föreligga, även om det står klart att alkoholkonsumtionen inte uppgått till gränsvärdena 1,5 promille i blodet resp. 0,75 milligram per liter utandningsluft. Lagrådet vill framhålla, att straffansvar för grovt rattfylleri i ett sådant fall förutsätter en övertygande utredning om påverkansgraden t. ex. genom bevisning om att föraren hade konsumerat stora mängder alkohol eller att föraren var kraftigt berusad. Lagregeln i 4 a § andra punkten kan inte tillämpas som ett alternativ till regeln i första punkten på så sätt att enbart den omständigheten att någon kört med en alkoholhalt i blodet på t. ex. 1,4 promille skall medföra att han döms för grovt rattfylleri enligt andra punkten. Att förslaget har den innebörden följer av själva konstruktionen av första punkten jämförd med andra punkten (jfr NJA 1981 s. 308).

Även om någon av de nu nämnda omständigheterna har förelegat, kan det vara så att brottet i det enskilda fallet inte är att bedöma som grovt. Detta kan exempelvis hänga samman med att faran för medtrafikanter varit ringa med hänsyn till fordonets beskaffenhet eller trafiksituationen. Å andra sidan kan, såsom framgår av bestämmelsen, brottet vara att bedöma som grovt även om alkoholkoncentrationen eller påverkansgraden inte varit så stor men det däremot har funnits en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Detta rekvisit som återfinns i tredje punkten har i förhållande till lagrådsremissens lagförslag formulerats om på lagrådets inrådan. Det är framförallt två situationer som det kan finnas anledning att beakta i detta sammanhang, nämligen om föraren har kört vårdslöst eller om brottet är begånget när föraren haft en särskilt ansvarsfull uppgift.

När det gäller vårdslöshet bör det framhållas att det inte bör komma i fråga att låta varje brist i omsorg eller varsamhet som kan medföra ansvar för

vårdslöshet i trafik automatiskt medföra att rattfylleribrottet skall bedömas som grovt. Istället bör gärningarna rubriceras som vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Men i de fall där rattfylleristen har kört på ett sådant sätt att han ensam eller till huvudsaklig del har varit vållande till en olycka eller ett allvarligt tillbud torde det inte möta några betänkligheter mot att tillmäta hans vårdslöshet betydelsen att rattfylleriet kvalificeras som grovt. I fall av detta slag bör också vårdslösheten i trafik anses konsumerad av det grova rattfylleriet. Föraren skall med andra ord bara fällas till ansvar för grovt rattfylleri. Givetvis måste dock åklagaren i sin gärningsbeskrivning åberopa de omständigheter som innefattar sådan vårdslöshet som medför att rattfylleriet skall bedömas som grovt. Klart är också att föraren, om han har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket TBL, skall fällas till ansvar även för detta brott.

Lagrådet har beträffande vårdslöshet uttalat följande synpunkter som jag inte har något att invända mot.

I paragrafen anges vidare bland omständigheter som skall särskilt beaktas vid bedömning om rattfylleribrottet är grovt att gärningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Som exempel nämns i specialmotiveringen bl. a. att föraren kört vårdslöst. I anslutning härtill bör framhållas, att inte varje form av vårdslöshet kan kvalificera rattfylleriet till grovt. Vårdslösheten måste ha innefattat något moment av medvetet risktagande, som att föraren kört alldeles för fort med hänsyn till väderleken eller vägens eller fordonets beskaffenhet. Om vårdslösheten har bestått t. ex. i ouppmärksamhet, skall föraren alltså dömas för vårdslöshet i trafik vid sidan av rattfylleri. I fråga om kravet på uppsåt vid rattfylleribrott se t. ex. NJA 1956 s. 66 och 1967 s. 211.

Som anförs i specialmotiveringen till paragrafen skall en alkoholpåverkad förare som gör sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik i regel fällas till ansvar för både grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik. Kombinationen rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik bör dock inte vara utesluten i fall då alkoholkoncentrationen i förarens blod ligger på gränsen till straffbarhet eller obetydligt över.

En annan omständighet som bör kunna beaktas vid avgörande av om en gärning skall bedömas som grovt rattfylleri är att färdens skett med ett fordon som haft betydande brister från trafiksäkerhetssynpunkt. Det kan t. ex. röra sig om blankslitna däck eller bromsar som har ingen eller ringa effekt. Naturligtvis måste dessa brister hos fordonet omfattas av förarens uppsåt. Av betydelse kan givetvis också vara om föraruppgiften har varit särskilt ansvarsfull eller krävande. Exempelvis avses särskilt stora fordon, fordon med många passagerare eller sådana fordon som har farlig last.

Faran för trafiksäkerheten kan också påverkas av andra omständigheter såsom att väderleksförhållandena varit sådana att föraruppgiften blivit särskilt krävande, t. ex. när blixthalka råder eller när väderleken gör att siktförhållandena blir extremt dåliga. Motsvarande gäller givetvis om föraruppgiften varit särskilt krävande med hänsyn till trafiksituationen. Vid bedömningen av om framförandet av fordonet har inneburit påtaglig fara för trafiksäkerheten måste även alkoholkoncentrationsgraden beaktas. Ju lägre den är desto större krav får ställas på de omständigheter som enligt vad som nu sagts kan föranleda att körningen anses ha inneburit påtaglig fara för trafiksäkerheten.

5.2 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Prop. 1989/90:2

Förslaget innebär en anpassning till de föreslagna ändringarna i TBL.

I enlighet med *lagrådets* förslag har rekvisitet i tredje stycket tredje punkten formulerats på samma sätt som skett med motsvarande punkt i den föreslagna 4 a § i TBL.

Beträffande det närmare innehållet kan hänvisas till vad som sagts i den allmänna motiveringen och specialmotiveringen om motsvarande ändringar i den lagen.

5.3 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Förslaget till ändringar i körkortslagen innebär bl.a. att den särskilda regeln i 22 § om att varning skall meddelas i stället för att körkortet återkallas vid alkoholhalter mellan 0,5 och 0,8 promille avskaffas. En liknande regel, som avser omhändertagande av körkort, finns i 23 §. Den har föreslagits ändrad i prop. 1988/89:134 på ett sådant sätt att de nu aktuella förslagen inte förutsätter någon ytterligare ändring. Något särskilt förslag om ändring av 23 § läggs därför inte fram i detta sammanhang.

16 §

Förslaget innebär bara att hänvisningen till 4 § TBL utvidgas till att omfatta även 4 a §.

21 §

Hänvisningen till 4 § 1 mom. TBL och 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen föreslås ändrad till att avse 4 a § TBL resp. 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen.

22 §

Förslaget innebär att varning i stället för återkallelse av körkort skall kunna meddelas i större utsträckning vid trafiknykterhetsbrott under 0,5 promille eller motsvarande alkoholkoncentration i utandningsluften än vad som gäller för sådana brott vid högre alkoholkoncentration. Den föreslagna regeln i 22 § innebär att körkortshavaren skall meddelas varning under förutsättning att alkoholkoncentrationen inte uppgått till 0,5 promille eller motsvarande och varning dessutom av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Den nuvarande möjligheten att meddela varning vid alkoholhalter mellan 0,5 och 0,8 promille om omständigheterna är mildrande föreslås avskaffad.

Den särskilda föreskriften om att det krävs synnerliga skäl för att varning skall kunna meddelas i stället för att körkortet återkallas när föraren avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet avskaffas. Någon ändring i

sak är inte avsedd därmed. Förutsättningen för att i sådana fall meddela varning framgår i stället av 24 § andra stycket.

Prop. 1989/90: 2

5.4 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

I 12 och 20 §§ har jämningsregeln vid brott mot trafikbrottslagen utvidgats till att omfatta förutom 4 § även 4 a §.

5.5 Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Förslaget innebär endast att jämningsregeln i 6 kap. 1 § vid brott mot trafikbrottslagen utvidgats till att omfatta, förutom 4 §, även 4 a §.

5.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Förslaget innebär bara att hänvisningen i 1 § till 4 § TBL har utvidgats till att omfatta även 4 a §.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
3. lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
5. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207),
6. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Förteckning över remissinstanserna m. m.

Prop. 1989/90:2
Bilaga 1

Efter remiss har yttranden över förslaget i den sedermera återkallade prop. 1984/85:21 till sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för ratt-onykterhet avgetts av hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms, Göteborgs och Uppsala tingsrätter, kammarrätten i Jönköping, länsrätterna i Malmöhus resp. Västerbottens län, domstolsverket, riksåklagaren, (RÅ) brottsförebyggande rådet, socialstyrelsen, statens rättskemiska laboratorium, väg- och trafikinstitutet, trafiksäkerhetsverket, juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, länsstyrelserna i Kalmar, Värmland, Örebro resp. Gävleborgs län, statens provningsanstalt, transportforskningsberedningen, Svenska Läkaresällskapet, Svensk Trafikmedicinsk Förening, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Landsorganisationen i Sverige, Svenska polisförbundet, Föreningen Sveriges polischefer, Motormännens riksförbund och Motorförarnas Helykterhetsförbund.

RÅ har överlämnat yttranden från överåklagaren vid åklagarmyndigheten i Stockholm, överåklagarna vid regionåklagarmyndigheterna i Malmö, Jönköping och Umeå samt statsåklagaren vid regionåklagarmyndigheten i Gävle.

Centralorganisationen SACO/SR har överlämnat ett yttrande från Förbundet för jurister, samhällsvetare och ekonomer.

Trafikförsäkringsföreningen har överlämnat ett yttrande från Försäkringsbranschens Serviceaktiebolag.

Skrivelser har kommit in från Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation och Sveriges Kvinnliga bilkärars riksförbund.

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

dels att 4 § skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

1 mom.¹ Den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Den som fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

2 mom.² Är det inte styrkt, att förare av motordrivet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i 1 mom. tredje stycket, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren på samma sätt är påverkad av något annat medel.

¹ Nuvarande lydelse enligt det antagna förslaget i prop. 1988/89:118.

² Senaste lydelse 1978:92.

färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, döms till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

3 mom.³ Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 a §

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. gärningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

³ Senaste lydelse 1987:281.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985: 192) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 kap.

2 §¹

Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i andra stycket, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerhe-

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren på samma sätt är påverkad av något annat medel.

Är brott i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst ett år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. gärningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid

¹ Nuvarande lydelse enligt det antagna förslaget i prop. 1988/89:118.

Nuvarande lydelse

ten, och därvid *har varit* så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte *kunde* utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

Föreslagen lydelse

är så påverkad av *alkohol eller något annat medel* att det måste antas att han inte *kan* utföra dessa uppgifter på betryggande sätt *döms till böter eller fängelse i högst ett år.*

Prop. 1989/90:2
Bilaga 2

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

3 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Prop. 1989/90: 2
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §¹

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket *eller* 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §²

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

¹ Senaste lydelse 1986:373.

² Senaste lydelse 1985:197.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §³

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas, skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. *Har körkortshavaren avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, får varning i stället för återkallelse meddelas endast om det föreligger synnerliga skäl.*

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,8 promille i hans blod eller 0,4 milligram per liter i hans utandningsluft, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas skall körkortshavaren, *utom då han avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet*, meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

³ Nuvarande lydelse enligt det antagna förslaget i prop. 1988/89:134.

4 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Föreslagen lydelse

12 §¹

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordonet varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

20 §²

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

¹ Senaste lydelse 1985:194.

² Senaste lydelse 1985:194.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:112) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

5 Förslag till

Lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Prop. 1989/90:2
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §¹

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

¹ Senaste lydelse 1975:1357.

6 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall *vara* förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot detta.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § *eller* 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot detta.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, *skola de ock vara* förverkade som i första stycket sägs.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid *en* offentlig tillställning, *skall dessa också förklaras* förverkade, *om det inte finns särskilda skäl mot det.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

¹ Senaste lydelse 1986:1016.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1989-06-14

Närvarande: f. d. regeringsrådet Stig Nordlund, regeringsrådet Elisabeth Palm, justitierådet Johan Lind.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 1 juni 1989 har regeringen på hemställan av statsrådet Laila Freivalds beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
3. lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
5. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207),
6. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av kammaråklagaren Agneta Isborn Lind.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Lagen om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

4 §

I andra stycket finns bestämmelser om s. k. kliniskt rattfylleri, som innebär att ansvar ådöms den som har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunde föra fordonet. Reglerna tillämpas främst när bevisning om blodalkoholhalten saknas; dessutom tillämpas de när föraren varit påverkad av annat medel än alkohol.

Som lagrådet framhöll vid det tidigare remitterade förslaget (prop. 1984/85:21 s. 51) kan en sådan lydelse av straffbestämmelsen i och för sig anses ge visst utrymme för olika tolkningar beträffande graden av straffbar påverkan. Enligt gällande rätt kommer det i praktiken knappast i fråga att döma till ansvar för s. k. kliniskt rattfylleri annat än när utredningen visar att den tilltalade varit så kraftigt påverkad att det framgått av själva framförandet av fordonet eller av hans beteende att han var påverkad av alkohol (vinglig körning, ostadig gång etc.). Av de uttalanden som görs i den allmänna motiveringen i det nu remitterade förslaget framgår att avsikten är att tillämpningsområdet för kliniskt rattfylleri skall utvidgas genom att det inte skall fordras lika mycket i fråga om graden av påverkan för att straffansvar skall inträda.

Någon närmare precisering av hur omfattande det utvidgade straffansvaret för s. k. kliniskt rattfylleri blir görs emellertid inte i förslaget. Lagrådet vill med anledning härav framhålla, att det inte går att för bedömningen av frågan om graden av straffbar påverkan dra några slutsatser utifrån det förhållandet att den nedre gränsen för straffbar alkoholpåverkan enligt den

s. k. promilleregeln sänks från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille. För att straff skall kunna ådömas för s. k. kliniskt rattfylleri krävs att det på grund av utredningen är ställt utan varje rimligt tvivel att den tilltalade vid det med åtalet avsedda tillfället faktiskt varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker som anges i andra stycket. Det kräver i praktiken en utredning om den tilltalades körsätt eller beteende i övrigt, som kan ge underlag för slutsatsen att den tilltalade inte kunde föra fordonet på ett betryggande sätt. Man kanske också i vissa fall kan tänka sig en utredning om den tilltalades alkoholförtäring före körningen.

En utredning av det angivna slaget som är tillräcklig för fällande dom kan knappast åstadkommas med mindre den tilltalade faktiskt har förtärt alkohol som gett en betydligt högre alkoholhalt än 0,3 promille. Detta gäller även om man skärper inställningen till vad som kan vara betryggande körning när föraren har förtärt alkohol. Det anförda innebär i sin tur att lagreglerna i andra stycket praktiskt sett inte innefattar någon mer vidsträckt kriminalisering jämfört med vad som gäller f. n.

Sammanfattningsvis kan anföras att förslaget innefattar en tämligen begränsad utvidgning av straffansvaret för s. k. kliniskt rattfylleri. Det kan tilläggas att det stora flertalet av de fall som f. n. föranleder straffansvar enligt 4 § 1 mom. första stycket (s. k. kliniskt rattfylleri) enligt förslaget kommer att föranleda ansvar för grovt rattfylleri enligt 4 a § 2 på den grunden att utredningen visar att föraren har varit avsevärt påverkad av alkohol.

4 a §

I specialmotiveringen framhålls att en avsevärd påverkan av alkohol i vissa fall kan föreligga, även om det står klart att alkoholkonsumtionen inte uppgått till gränsvärdena 1,5 promille i blodet resp. 0,75 milligram per liter utandningsluft. Lagrådet vill framhålla, att straffansvar för grovt rattfylleri i ett sådant fall förutsätter en övertygande utredning om påverkansgraden t. ex. genom bevisning om att föraren hade konsumerat stora mängder alkohol eller att föraren var kraftigt berusad. Lagregeln i 4 a § andra punkten kan inte tillämpas som ett alternativ till regeln i första punkten på så sätt att enbart den omständigheten att någon kört med en alkoholhalt i blodet på t. ex. 1,4 promille skall medföra att han döms för grovt rattfylleri enligt andra punkten. Att förslaget har den innebörden följer av själva konstruktionen av första punkten jämförd med andra punkten (jfr NJA 1981 s. 308).

I paragrafen anges vidare bland omständigheter som skall särskilt beaktas vid bedömande om rattfylleribrottet är grovt att gärningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Som exempel nämns i specialmotiveringen bl. a. att föraren kört vårdslöst. I anslutning härtill bör framhållas, att inte varje form av vårdslöshet kan kvalificera rattfylleriet till grovt. Vårdslösheten måste ha innefattat något moment av medvetet risktagande, som att föraren kört alldeles för fort med hänsyn till väderleken eller vägens eller fordonets beskaffenhet. Om vårdslösheten har bestått t. ex. i ouppmärksamhet, skall föraren alltså dömas för vårdslöshet i trafik vid sidan av rattfylleri. I fråga om kravet på uppsåt vid rattfylleribrott se t. ex. NJA 1956 s. 66 och 1967 s. 211.

Som anförs i specialmotiveringen till paragrafen skall en alkoholpåverkad förare som gör sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik i regel fällas till ansvar för både grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik. Kombinationen rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik bör dock inte vara utesluten i fall då alkoholkoncentrationen i förarens blod ligger på gränsen till straffbarhet eller obetydligt över.

Enligt ordalydelsen av tredje punkten regleras däri det fallet att *gärningen* inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Vad som att döma av uttalandena i specialmotiveringen i själva verket avses är att *framförandet av fordonet* inneburit en sådan fara. Lagrådet föreslår att lagtexten jämkas i enlighet härmed.

Lagen om ändring i järnvägstrafiklagen (1985: 192)

6 kap. 2 §

Med hänvisning till vad lagrådet anfört om ordalydelsen av 4 a § 3 lagen om straff för vissa trafikbrott bör i tredje stycket punkten 3 i förevarande paragraf ordet "gärningen" ersättas med orden "framförandet av fordonet".

Lagen om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Ikraftträdandebestämmelsen

De föreslagna ändringarna i körkortslagen innebär en utvidgning av området för återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott genom att den lägsta gränsen för straffbar alkoholkoncentration sänks från 0,5 till 0,3 promille i blodet resp. från 0,25 till 0,15 milligram per liter i utandningsluften. Vad som sägs i remissen angående övergångsfrågor kan kompletteras med att det av 2 kap. 10 § första stycket regeringsformen följer att återkallelse av körkort som rättsverkan av trafiknykterhetsbrott skall bedömas enligt de lagregler som gällde när körningen ägde rum.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnade förslagen utan erinran.

	sid.
Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 juni 1989	12
1 Inledning	12
2 Bakgrund	14
2.1 Gällande rätt	14
2.1.1 Trafiknykterhetsbrotten	14
2.2 Huvuddragen av lagstiftningens utveckling	15
2.3 Utländsk lagstiftning	17
2.4 Vissa undersökningar om alkohol och trafik m. m.	18
3 Allmän motivering	23
3.1 Allmänna utgångspunkter	23
3.2 Straffbarhetsgränsen	29
3.3 Straffbestämmelsernas uppbyggnad	33
3.4 Vissa körkortsfrågor	43
3.5 Övriga frågor	46
4 Upprättade lagförslag	47
5 Specialmotivering	47
5.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	47
5.2 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) .	51
5.3 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1977:477)	51
5.4 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) ..	52
5.5 Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207) ...	52
5.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.	52
6 Hemställan	52
7 Beslut	52
 Bilaga 1 Förteckning över remissinstanserna	 53
Bilaga 2 De till lagrådet remitterade lagförslagen	54
Bilaga 3 Lagrådets yttrande	64

