

Regeringens proposition

1981/82: 204

om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, m. m.;

beslutad den 25 mars 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CARL AXEL PETRI

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att straffbestämmelserna om rattfylleri och ratt-onykterhet i trafikbrottslagstiftningen skall bli tillämpliga även på förare av motordrivna järnvägsfordon och tunnelbanetåg. Vissa följdändringar föreslås i körkortslagstiftningen och lagstiftningen om alkoholutandningsprov.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1982.

1 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott**

Härigenom föreskrivs att i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall införas ett nytt moment, 4 § 4 mom., av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 §¹

1 mom. Den som vid förändring 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 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 i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motordrivet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

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

4 mom. Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller även förare av motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

2 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov**

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §²

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företagas på

1. förare av motordrivet fordon som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll,

¹ Senaste lydelse 1978: 92.

² Senaste lydelse 1978: 93.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2. den som kan antagas under förande av motordrivnet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivnet fordon ha begått brott enligt 1–3 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikkungörelsen (1972: 603) straffbelagd förseelse som avser

- a. färdhastighet,
- b. skyldighet att stanna fordon,
- c. skyldighet att ha föreskriven *fordonslykta* tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivnet fordon gäller även förare av *spårvagn*. De gäller ej förare av motordrivnet fordon, som är avsett att föras av gående.

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivnet fordon ha begått brott enligt 1–3 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikkungörelsen (1972: 603) straffbelagd förseelse som avser

- a. färdhastighet,
- b. skyldighet att stanna fordon,
- c. skyldighet att ha föreskriven *lykta eller strålkastare* tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivnet fordon gäller *i tillämpliga delar* även förare av *motordrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg*. De gäller ej förare av motordrivnet fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

3 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs att 23 § körkortslagen (1977: 477) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*23 §¹

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivnet fordon eller en *spårvagn* har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar *likgiltighet* för *andra människors liv eller egendom* eller *företett tydliga tecken* på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivnet fordon eller en *spårvagn* har brutit mot 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

¹ Senaste lydelse 1980: 977.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i andra stycket gäller även vid förande av ett motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1982-03-25

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Petri

Proposition om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m. m.

1 Inledning

I en promemoria som i februari 1982 upprättats i justitiedepartementet (dnr 346–82) har behandlats frågan huruvida en ansvarsbestämmelse mot trafikonykterhet inom järnvägstrafiken borde införas. I promemorian har föreslagits att bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall göras tillämpliga även på förare av järnvägs- och tunnelbanetåg. Till regeringsprotokollet i detta ärende bör promemorian fogas som *bilaga 1*. I fråga om gällande rätt hänvisas till promemorian.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av deras yttranden bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

2 Föredragandens överväganden

Några nyligen inträffade fall har riktat uppmärksamheten på att det i *gällande rätt* saknas ansvarsbestämmelser för onykterhet i trafik med sikte på förare av järnvägsfordon. Särskilda straffbestämmelser om onykterhet i trafik finns däremot för vägtrafiken (4 § trafikbrottslagen, som även gäller förare av spårvagn), sjötrafiken (325 § sjölagen, 1891:35 s. 1, omtryckt 1975:1289) och lufttrafiken (13 kap. 6 § luftfartslagen, 1957:297, omtryckt 1979:643).

Straffrättsligt ansvar för den som under alkoholpåverkan framför tåg torde f. n. bara kunna komma i fråga under vissa speciella förhållanden, då någon särskild omständighet utöver själva körningen föreligger. Bestäm-

melserna i brottsbalken (BrB) om vållande till annans död (3 kap. 7 § BrB), vållande till kroppsskada (3 kap. 8 § BrB) och allmänfarlig vårdslöshet (13 kap. 6 § BrB) hör till dem som främst torde kunna bli aktuella.

För att någon av de nämnda bestämmelserna i 3 kap. BrB skall vara tillämplig krävs att någon har avlidit eller vållats kroppsskada som inte är ringa. För ansvar för allmänfarlig vårdslöshet krävs antingen att en olycka av visst kvalificerat slag har inträffat eller att fara för en sådan olycka har framkallats. I rättspraxis har antagits att den framkallade faran måste ha varit av konkret natur, t. ex. genom att föraren har kört så fort att det har förelegat risk för att tåget skulle spåra ur eller genom att han har fört tåget mot rött ljus. Om varken någon olycka inträffat under färden eller en konkret fara för olycka kan visas ha förelegat, torde en lokförare som i påverkat tillstånd har framfört ett tåg inte kunna fällas till ansvar enligt någon av brottsbalkens straffbestämmelser.

Såvitt gäller lokförare hos statens järnvägar (SJ) kan vidare erinras om att dessa hörde till den kategori tjänstemän, för vilka fram till den 1 januari 1976 de särskilda reglerna i brottsbalken om ämbetsbrott gällde. Om en sådan lokförare framförde ett tåg i alkoholpåverkat tillstånd, gjorde han sig skyldig till tjänstefel och kunde dömas till ansvar för detta. Tjänstefelbegreppet har genom 1975 års ämbetsansvarsreform numera avskaffats för den civila förvaltningen. De disciplinpåföljder för tjänsteförseelse som har införts i lagen (1976:600) om offentlig anställning (LOA) – varning och löneavdrag – har i praktiken inte alltid ansetts kunna tillämpas vid förfaranden av det slag som avses nu.

I *promemorian* konstateras att behovet av att motverka onykterhet i trafik genom ansvarsbestämmelser är oomstritt såvitt gäller trafiken på vägarna, till sjöss och i luften. Straffansvaret sägs ha ett starkt stöd i allmänhetens rättsmedvetande och vara oundgängligt från trafiksäkerhetssynpunkter. Att samma skäl talar för en ansvarsbestämmelse på järnvägs trafikens område, åtminstone vad avser förare, kan knappast bestridas. Uppenbart är enligt *promemorian* att den nedsatta omdömes- och reaktionsförmåga som följer med alkoholförtäring eller annan berusning gör att en tågförare lättare än annars riskerar att inte observera signaler eller andra hinder i trafiken, att köra för fort eller att begå andra fel som kan leda till tågolyckor.

Den nuvarande ordningen att en lokförare som ertappas med att framföra tåg under alkoholpåverkan ofta undgår både straffansvar och disciplinansvar betecknas i *promemorian* som stötande med hänsyn till att lokföraren regelmässigt har ansvar för ett stort antal människors liv och hälsa. Att en allmän ansvarsbestämmelse mot trafikonykterhet i järnvägstrafik behövs synes sålunda enligt *promemorian* vara klart.

I *promemorian* diskuteras härefter vilka färdmedel regleringen bör gälla, vilka kategorier av funktionärer den bör avse och hur nykterhetskravet bör vara utformat.

Beträffande den första frågan rekommenderas att fordon i järnvägstrafik och tunnelbanetrafik tas med. Däremot förordas att andra spårbundna fortskaffningsmedel än dessa och spårvagnar – som trafikbrottslagen redan är tillämplig på – t. ex. berg- och dalbanor och interna transportbanor inom industrin, lämnas utanför en ny reglering. Enligt promemorian blir det nämligen en naturlig avgränsning att låta den nya regleringen ta sikte på den allmänna trafiksäkerheten.

När det sedan gäller att bestämma vilken krets av funktionärer som av trafiksäkerhetsskäl vid straffansvar bör åläggas att vara nyktra i sin tjänsteutövning, är det enligt promemorian uppenbart att det är avsaknaden av en ansvarsbestämmelse för föraren av ett järnvägsfordon (tunnelbanetåg) som är den mest kännbara bristen f. n. Frågan om straffansvar – på sätt som f. n. gäller för sjö- och lufttrafiken och som tidigare har föreslagits för järnvägstrafiken – bör utsträckas också till andra kategorier förtjänar enligt promemorian att övervägas ytterligare. I promemorian föreslås följaktligen att straffansvar t. v. åläggs endast förare.

I fråga om vilket krav på nykterhet som bör ställas upp i den nya regleringen sägs i promemorian att den utformning som har getts ansvarsbestämmelserna om förare i trafikbrottslagen – en allmän påverkansregel kompletterad av promillebestämmelser samt en uppdelning i ett allvarigare och ett lindrigare brott – ganska väl skulle passa också för en reglering av ansvaret för förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg. Enligt promemorian torde det vidare saknas underlag för att vad gäller promillegränserna göra skillnad mellan ansvaret för förare av motordrivna fordon på väg och förare av t. ex. ett tåg eller en rälsbuss. Den närmare utformningen av ansvarsbestämmelserna i 4 § trafikbrottslagen bör alltså i princip tjäna som förebild för en reglering av ansvaret för förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg.

Under rubriken "Formen för en ny reglering" diskuteras sedan i promemorian i vilken lag de nya reglerna bör placeras. Enligt promemorian synes i första hand två alternativ kunna komma i fråga. Antingen kan bestämmelserna tas in i den järnvägstrafiklag, som f. n. förbereds inom justitiedepartementet på grundval av betänkandet (SOU 1980: 37) Ny järnvägslagstiftning II, eller kan de placeras i trafikbrottslagen.

I promemorian förordas på anförda skäl i princip det först nämnda alternativet. Den nya järnvägstrafiklagen kan emellertid sannolikt inte träda i kraft förrän den 1 januari 1984. Det nuvarande rättsläget betecknas i promemorian som så otillfredsställande att det inte ter sig försvarligt att avvakta med en lagändring till dess. Därför förordas en provisorisk lösning genom att 4 § trafikbrottslagen ändras så att den blir tillämplig också vid förande av järnvägs- och tunnelbanetåg. I så fall torde det enligt vad som anförs i promemorian finnas förutsättningar för en lagändring med ikraftträdande redan den 1 juli 1982. Ansvarsbestämmelserna bör sedan kunna flyttas över till den planerade järnvägstrafiklagen antingen i samband med

dennas tillkomst eller också i annat lämpligt sammanhang. I samband därmed bör enligt promemorian närmare övervägas om regleringen bör kompletteras, t. ex. med ansvarsbestämmelser för ytterligare personkategorier.

I promemorian föreslås att i 4 § 3 mom. trafikbrottslagen förs in en ny mening av det innehållet att bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller även *spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg*. Redaktionellt bör då "spårvagn" tas bort från 1 och 2 mom. i paragrafen.

I anslutning till den föreslagna ändringen i trafikbrottslagen tas två övriga frågor upp i promemorian. Den första gäller om lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov bör tillämpas i fråga om det nya brottet, den andra huruvida brott mot den nya ansvarsbestämmelsen bör inverka på gärningsmannens innehav av körkort.

Enligt promemorian står det helt klart att det vid konkret misstanke om brott mot den nya ansvarsbestämmelsen för lokförare m. fl. måste finnas möjlighet att ta alkoholutandningsprov för att, om detta är positivt, sedan ta blodprov och därigenom utreda det misstänkta brottet. Genom att den nya ansvarsbestämmelsen föreslås placerad i 4 § trafikbrottslagen blir redan 1 § första meningen i lagen om alkoholutandningsprov – vari talas om misstanke om brott mot 4 § trafikbrottslagen – automatiskt tillämplig. Någon ändring i 1 § lagen om alkoholutandningsprov behöver alltså inte göras för att nå det åsyftade resultatet.

Däremot behövs en ändring av bestämmelserna i 2 § lagen om alkoholutandningsprov, som avser rutinmässiga prov, om man önskar att dessa – i tillämpliga delar – skall gälla även förare av spårfordon på järnväg och tunnelbana. I promemorian förordas en sådan ändring. Det fall man främst har haft i åtanke är att det någon gång kan tänkas föreligga behov av att ta utandningsprov på en förare av ett järnvägsfordon eller ett tunnelbanetåg som har haft del i uppkomsten av en trafikolycka, även om någon konkret misstanke mot denne inte föreligger.

När det slutligen gäller frågan huruvida brott mot den nya ansvarsbestämmelsen bör inverka på gärningsmannens innehav av körkort framhålls i promemorian att reglerna i körkortslagen (1977:477) om återkallelse och omhändertagande av körkort på många punkter direkt knyter an till bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet i 4 § trafikbrottslagen. Med hänvisning till de rättsföljder i körkortshänseende som sålunda inträder för den som gör sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn ställs i promemorian frågan om konsekvenserna bör bli desamma för den som begår motsvarande brott vid förande av ett järnvägs- eller tunnelbanetåg. Med hänsyn till de principiella likheter som finns mellan de nu avsedda gärningarna och till att det inte torde kunna göras gällande att det är ett tecken på större opålitlighet i nykterhetskänseende att köra bil under alkoholpåverkan än att under sådan påverkan köra tåg besvaras frågan jakande. De nämnda reglerna i

körkortslagen bör alltså enligt promemorian gälla även vid trafiknykterhetsbrott som begås vid förande av järnvägsfordon eller tunnelbanetåg. Några mindre ändringar i körkortslagen och i körkortsförordningen (1977: 722) föreslås för att detta syfte skall nås.

Promemorieförslagen har vid *remissbehandlingen* i princip tillstyrkts av samtliga instanser. En mindre justering beträffande frågan vilka spårbundna fordon som bör omfattas av den nya regleringen har dock förordats av ett par instanser. Till deras yttranden och till några andra uttalanden från vissa remissinstansers sida återkommer jag strax.

För egen del godtar jag liksom remissinstanserna i princip författningsförslagen i promemorian. Endast på ett par punkter finns det enligt min mening anledning att förorda justeringar. Detta innebär alltså att jag ställer mig bakom de överväganden och förslag som redovisas i promemorian, i den mån annat inte framgår av det följande.

Hovrätten för Västra Sverige har föreslagit att den nya ansvarsbestämmelsen i 4 § trafikbrottslagen skall begränsas till att avse förare av sådana spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, som är motordrivna. Hovrätten påpekar att nuvarande ansvarsbestämmelser i 4 § trafikbrottslagen har avseende endast på förare av fordon som drivs av motor. I avsaknad av utredning om förekommande typer av tramp- och handdrivna dressiner, olika arbetsfordon och andra spårfordon utan egen motor och om det sätt på vilket de används säger sig hovrätten tveka om lämpligheten av den föreslagna lösningen. Denna tvekan är delvis föranledd av de rättsföljder i körkortshänseende som är förbundna med förslaget. Enligt hovrättens mening kan starkt ifrågasättas om körkortslagens regler om återkallelse av körkort generellt bör slå till då fråga är om förande av inte motordrivna dressiner eller liknande fordon. Även SJ har uttalat sig för en sådan begränsning av ansvarsregelns tillämpningsområde.

Enligt min mening bör man i den provisoriska reglering som det nu är fråga om rikta in sig på att avhjälpa den mest kända bristen på regler beträffande onykterhet inom den spårbundna trafiken. Jag ansluter mig därför till de nämnda remissinstanserna och förordar att bestämmelserna om rattfylleri och rattnykterhet i 4 § trafikbrottslagen nu görs tillämpliga endast på – förutom spårvagnsförare – förare av "motordrivet" spårfordon på järnväg och tunnelbana. Därmed faller såvitt angår järnvägstrafiken bl. a. diesellok, elektriska lok och ånglok in under regleringen. Frågan om straffansvaret bör utvidgas till att gälla även förare av icke motordrivna spårfordon får övervägas på nytt i samband med att den provisoriska regleringen förs över till den järnvägstrafiklag som planeras. Detsamma gäller frågan i vad mån andra funktionärer än förare bör omfattas av regleringen. I sistnämnda del vill jag emellertid erinra om att straffansvar för medverkan till brott enligt den bestämmelse som föreslås nu givetvis kommer att kunna ådömas enligt vanliga principer.

I betraktande av regleringens provisoriska karaktär anser jag det inte

nödvändigt att, såsom föreslagits i promemorian, göra några ändringar i nuvarande 4 § 1–3 mom. trafikbrottslagen. Den nya regeln bör i stället tas upp i ett nytt 4 mom. i paragrafen.

I promemorian har uttalats att det påföljdssystem som i praxis har utvecklats vid tillämpning av trafikbrottslagen i stort sett synes kunna godtas också för de fall som här är aktuella. Det tilläggs att man naturligtvis här som annars vid straffmätningen får beakta omständigheterna i det särskilda fallet, såsom föraruppgiftens svårhetsgrad, antalet passagerare o. d. Häremot har Svenska Lokmannaförbundet invänt att även en onykter förare av ett godståg eller ett ensamt lok kan åstadkomma avsevärda personskador. Straffmätningen bör därför enligt förbundet vara lika sträng vid all slags förartjänst i onyktert tillstånd. SJ har anfört liknande synpunkter.

Själv kan jag till en början ansluta mig till det återgivna uttalandet i promemorian så till vida att de principer som i praxis har blivit vägledande för valet mellan frihetsberövande och icke frihetsberövande påföljd för rattfylleri i stor utsträckning torde kunna tillämpas även beträffande den nya formen av rattfylleri. Utrymmet för att vid rattfylleri anse att omständigheterna är mildrande och bestämma påföljden till böter torde dock vara mycket begränsat om man, som jag har förordat, inte i ansvarsbestämelsen tar med förande av icke motordrivna spårfordon. När en domstol skall mäta ut ett straff, t. ex. bestämma antalet dagsböter för rattonykterhet eller längden av ett fängelsestraff för rattfylleri, torde det vidare som framhålls i promemorian vara ofrånkomligt att hänsyn tas till omständigheterna i det särskilda fallet. En annan sak är att man i linje med vad lokmannaförbundet har anfört givetvis genomgående måste beakta att riskerna för olyckor med personskador i allmänhet är mycket stora i de fall någon i alkoholpåverkat tillstånd framför ett motordrivet spårfordon. Jag vill tillägga att straffmätningen i det särskilda fallet också kan påverkas, om gärningsmannen skall dömas även för brott enligt brottsbalken (jfr vad som ovan sagts beträffande gällande rätt).

Med anledning av ett uttalande vid remissbehandlingen av Svenska kommunalarbetsareförbundet vill jag erinra om att, om åtgärd har vidtagits för att anställa åtal mot en arbetstagarare, myndigheten inte får inleda eller fortsätta disciplinärt förfarande enligt LOA i fråga om förseelse som avses med åtgärden (14 kap. 3 § LOA).

När det sedan gäller lagen om alkoholutandningsprov bör naturligtvis denna anpassas till den avfattning av trafikbrottslagen som jag nyss har föreslagit. Mera tveksamt är om en av SJ ifrågasatt befogenhet för järnvägstjänstemän i befälsställning att ta prov av aktuellt slag bör regleras i lagen om alkoholutandningsprov. Skall en sådan befogenhet införas, kan nämligen bl. a. övervägas om den inte bör avse även prov innan körningen påbörjas, något som inte kan ske enligt den nämnda lagen. Frågan kräver sålunda ytterligare överväganden, och jag är inte beredd att ta ställning till den i detta sammanhang.

Med anledning av ett annat remissuttalande vill jag påpeka att det endast är punkterna 1 och 2 i 2 § första stycket lagen om alkoholutandningsprov som kan bli tillämpliga på förare av spårfordon genom det föreslagna tillägget i andra stycket; punkten 3 avser brott och förseelser som endast kan begås under förande av sådana motordrivna fordon som avses i 2 § vägtrafikkungörelsen (1972:603). Av de två punkter som sålunda lagtekniskt sett kan få tillämpning torde den som handlar om i förväg beordrade kontroller (punkten 1) f. n. inte bli aktuell i praktiken.

I 2 § lagen om alkoholutandningsprov bör slutligen uttrycket "fordonslykta" bytas ut mot "lykta eller strålkastare". Genom denna justering bringas lagtexten i överensstämmelse med ändringar som nyligen har vidtagits i fordonskungörelsen (1972:595) och vissa andra regeringsförfattningar (SFS 1982: 12–15).

Vad slutligen gäller den ändring som behöver göras i körkortslagen bör en mindre justering ske i förhållande till promemoriaförslaget.

3 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 lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
3. lag om ändring i körkortslagen (1977:477).

Det vid 3 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

De föreslagna ändringarna är lagtekniskt sett så okomplicerade att det får anses klart att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen.

5 Beslut

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

JUSTITIEDEPARTEMENTET PROMEMORIA
1982-02-09

Straff för onykterhet vid förande av järnvägsfordon m. m.

1 Inledning

Några fall som har inträffat den senaste tiden har riktat uppmärksamheten på att den som i alkoholpåverkat tillstånd framför ett järnvägsfordon, oavsett om det är fråga om ett vanligt lokdraget tåg, en motorvagn (trälsbuss) eller annat fordon, ofta undgår straff. Frågan har också aktualiserats i riksdagen (mot. 1981/82: 168, 169, 868 och 921).

Straffbestämmelserna i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott om rattfylleri och rattonykterhet gäller bara den som för "motordrivet fordon" eller – efter ett tillägg år 1976 – "spårvagn". I detta sammanhang förstås med "fordon" en "anordning . . . som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor" (2 § vägtrafikkungörelsen, 1972: 603). Det finns inte några straffbestämmelser som direkt tar sikte på onykterhet vid förande av järnvägsfordon motsvarande dem som enligt 325 § sjölagen (1891: 35 s. 1, omtryckt 1975: 1289) gäller för sjötrafiken och enligt 13 kap. 6 § luftfartslagen (1957: 297, omtryckt 1979: 643) för lufttrafiken.

F. n. torde straffrättsligt ansvar för den som under alkoholpåverkan framför tåg bara kunna komma i fråga under vissa speciella förhållanden, då någon särskild omständighet utöver själva körningen föreligger. De regler i brottsbalken (BrB) som i så fall främst torde kunna bli aktuella är bestämmelserna om vållande till annans död (3 kap. 7 § BrB), vållande till kroppsskada (3 kap. 8 § BrB) och allmänfarlig vårdslöshet (13 kap. 6 § BrB).

För att någon av de nämnda bestämmelserna i 3 kap. BrB skall vara tillämplig krävs att någon har avlidit eller vållats kroppsskada som inte är ringa. För ansvar för allmänfarlig vårdslöshet krävs antingen att en olycka av visst kvalificerat slag har inträffat eller att fara för en sådan olycka har framkallats. I rättspraxis har antagits att den framkallade faran måste ha varit av konkret natur, t. ex. genom att föraren har kört så fort att det har förelegat risk för att tåget skulle spåra ur eller genom att han har fört tåget mot rött ljus. Om varken någon olycka inträffat under färden eller en konkret fara för olycka kan visas ha förelegat, torde en lokförare som i påverkat tillstånd har framfört ett tåg inte kunna fällas till ansvar enligt någon av brottsbalkens straffbestämmelser. Ett synsätt enligt vilket redan det förhållandet att lokföraren är alkoholpåverkad när han framför tåget

innebär konkret fara i denna mening har hittills såvitt känt inte anlagts på frågan i praxis.

Såvitt gäller lokförare hos statens järnvägar (SJ) kan vidare erinras om att dessa hörde till den kategori tjänstemän, för vilka fram till den 1 januari 1976 de särskilda reglerna i brottsbalken om ämbetsbrott gällde. Om en sådan lokförare framförde ett tåg i alkoholpåverkat tillstånd, gjorde han sig skyldig till tjänstefel och kunde dömas till ansvar för detta. Tjänstefelsbegreppet har genom 1975 års ämbetsansvarsreform numera avskaffats för den civila förvaltningen. De påföljder för tjänsteförseelse som har införts i lagen (1976: 600) om offentlig anställning (LOA) har i praktiken inte alltid ansetts kunna tillämpas vid förfaranden av det slag som avses nu.

I denna promemoria tas frågan upp om en ansvarsbestämmelse bör införas mot trafikonykterhet inom järnvägstrafiken.

2 Gällande bestämmelser om onykterhet i trafik

Som ovan berördes finns ansvarsbestämmelser om onykterhet i trafik i trafikbrottslagen, sjölagen och luftfartslagen.

Enligt 4 § *trafikbrottslagen* skall ansvar för rattfylleri ådömas den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet eller spårvagnen. Straffskalan upptar fängelse i högst ett år och, om omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. Till samma straff skall den förare dömas som har varit så påverkad som nyss har sagts av annat berusningsmedel. Ansvar för rattfylleri inträder vidare när någon fört motorfordon eller 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 mer. Uppgick blodalkoholhalten inte till 1,5 promille men översteg den 0,5 promille döms föraren för rattonykterhet till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Ansvar enligt promillereglerna gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

I fråga om ansvar för onykterhet på fartyg gäller som nämnts 325 § *sjölagen*. I lagrummet föreskrivs straff för den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Bestämmelsen är tillämplig på all sjöfart.

Ansvar enligt 13 kap. 6 § *luftfartslagen* gäller för den som för luftfartyg eller utövar annan tjänst ombord och därvid är så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen att han inte kan på betryggande sätt fullgöra vad som åligger honom. Bestämmelsen skall

också tillämpas på trafikledare och flygmekaniker och dessutom på den som förrättar annan tjänst som regeringen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer. Med stöd av det sist nämnda bemyndigandet har i 84 § luftfartskungörelsen (1961:558) föreskrivits att ansvarsbestämmelsen skall äga tillämpning också på den som, fastän han inte har certifikat som flygmekaniker, efter tillsyn överlämnar luftfartyg till föraren eller annan såsom klart för flygning.

De angivna bestämmelserna har kompletterats genom att luftfartsverket med stöd av 54 § luftfartskungörelsen har meddelat närmare föreskrifter om alkoholförtäring m. m. i samband med flygning. Dessa föreskrifter (Bestämmelser för civil luftfart, intagna i Luftfartsverkets författningssamling 1980: 6) innehåller bl. a. att alkoholförtäring inte får ske under de åtta timmarna närmast före flygning. Föreskrifterna är naturligtvis inte bindande för en domstol som har att pröva en fråga om straffansvar enligt 13 kap. 6 § luftfartslagen.

Beträffande luftfartslagstiftningen kan påpekas att ett förslag till ändringar i denna har lagts fram av flyglagutredningen i betänkandet (Ds K 1981:12–13) Reviderad luftfartslagstiftning. Några ändringar i sak i de hänseenden som har berörts här föreslås inte i betänkandet.

3 Tidigare utredningsförslag

Frågan om nykterhet inom järnvägstrafiken och annan spårbunden trafik har utretts flera gånger. Senast behandlades frågan av 1957 års trafiknykterhetskommitté i betänkandet (SOU 1965:35) Nykterhet i trafik, II, Luftfarten, Spårtrafiken. I det angivna betänkandet redovisas också (s. 63f.) tidigare utredningar i samma ämne.

I 1965 års betänkande föreslog 1957 års trafiknykterhetskommitté en särskild lag om trafiknykterhet inom järnvägs- och spårvägstrafik. Kommittén hade nämligen, främst med hänsyn till framkomna uppgifter om trafiknykterhetsförseelser inom detta trafikområde och om påföljderna för dessa, funnit att ett klart behov av lagstiftningsåtgärder förelåg. Härmed avsåg kommittén att uppgifter som inhämtats från SJ och Stockholms Spårvägar visade att antalet förseelser av personer i verklig ansvarsställning inte var lågt, att promilletalen hos de ertappade hade varit mycket höga och att de ådömda disciplinpåföljderna hade varit utomordentligt ringa jämfört med de inom vägtrafiken utdömda straffen.

Kommittén föreslog att straffreglerna skulle konstrueras efter mönster av trafiknykterhetsbrotten för vägtrafiken. Två brottstyper föreslogs. För det svårare brottet upptogs en allmän brottsbeskrivning och en straffskala motsvarande vad som gäller för rattfylleri, dock utan någon promilleregulering. Det mindre allvarliga brottet föreslogs bli konstruerat som en ren promilleförseelse med en gräns vid 0,4 promille och med samma straffskala som

rattonykerhet. Straffreglerna föreslogs bli tillämpliga på förare, tågklare-
rare och den som utövade annan tjänst som regeringen med hänsyn till
trafiksäkerheten bestämde. En särskild straffregel, med böter i skalan,
föreslogs för trafikbefäl, som underlät att ingripa mot trafiknykterhetsbrott
av den grövre typen.

Kommitténs lagförslag inleddes med en allmän bestämmelse om att
ingen får föra järnvägs- eller spårvägståg eller utöva vissa andra tjänster,
om han på grund av alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhal-
tiga drycker eller till följd av sjukdom eller uttrötning eller av annan sådan
orsak inte kan fullgöra vad som åligger honom på ett betryggande sätt.
Slutligen innehöll lagförslaget vissa bestämmelser om underrättelseplikt
för domstolar m. fl. gentemot järnvägs- och andra spårforetag efter mön-
ster av då gällande regler i vägtrafik- och luftfartskungörelserna.

Vid remissbehandlingen av betänkandet ställde sig remissinstanserna,
såvitt gäller spårtrafiken, i huvudsak positiva till lagstiftningsåtgärder och
ett flertal betonade behovet av sådana. Det övervägande antalet instanser
anslöt sig till kommitténs bedömning att en särskild lag borde införas,
medan någon instans ifrågasatte om inte bestämmelserna för spårtrafiken
kunde inarbetas i trafikbrottslagen. När det gäller ansvarsreglernas närma-
re utformning ansåg flera instanser att större likformighet med lagstiftning-
en för vägtrafiken borde ha skapats. Beträffande påföljderna menade dock
några instanser att dessa borde vara desamma som de som gäller för
luftfarten, dvs. strängare än enligt kommittéförslaget.

Såvitt gäller järnvägstrafiken har kommittéförslaget inte lett till lagstift-
ning. Som nämndes inledningsvis har däremot trafiknykterhetsreglerna i
trafikbrottslagen med verkan fr. o. m. år 1976 gjorts tillämpliga också på
spårvagnstrafik (prop. 1975: 22, TU 1975: 13, rskr 1975: 146). Denna lag-
ändring grundades närmast på departementspromemorian (Ds K 1974: 5)
Trafikregler för spårvagnstrafik, m. m.

4 Överväganden

4.1 Behovet av lagstiftning

Som nämnts inledningsvis finns f. n. ansvarsbestämmelser för trafik-
nykterhet inte bara i fråga om trafik på vägarna utan även med sikte på
trafik till sjöss och i luften. I samtliga fall är den grundläggande regeln
konstruerad så att ansvar inträder om gärningsmannen är så påverkad av
alkoholdrycker eller annat berusningsmedel att han inte kan fullgöra sin
uppgift på betryggande sätt. Den grundläggande regeln har kompletterats
genom promillebestämmelser för vägtrafikens del och genom bestämmel-
ser om förbud mot alkoholförtäring under viss tid före färd såvitt gäller
lufttrafiken.

De aktuella bestämmelserna i trafikbrottslagen gäller endast föraren,

även om naturligtvis ansvar för medverkan kan ifrågakomma. Bestämmelserna i sjölagen och i luftfartslagen tar sikte på en vidare personkrets. Straffbestämmelserna i 325 § sjölagen omfattar "den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss". Bestämmelsen i 13 kap. 6 § luftfartslagen går ett steg längre och omfattar inte bara den som för luftfartyg eller utövar annan tjänst ombord utan också "trafikledare och flygmekaniker, så ock den som förrättar annan tjänst som regeringen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer".

Behovet att på de nämnda trafikområdena motverka onykterhet i trafiken genom ansvarsbestämmelser är oomstritt. Straffansvaret har ett starkt stöd i allmänhetens rättsmedvetande och är oundgängligt från trafiksäkerhetssynpunkter. Att samma skäl talar för en ansvarsbestämmelse på järnvägstrafikens område, åtminstone vad avser förare, kan knappast bestridas. Uppenbart är att den nedsatta omdömes- och reaktionsförmåga som följer med alkoholförtäring eller annan berusning gör att en tågförare lättare än annars riskerar att inte observera signaler eller andra hinder i trafiken, att köra för fort eller att begå andra fel som kan leda till tågolyckor.

Att straffrättsligt ansvar för den som framför järnvägsfordon under alkoholpåverkan inte har införts kan kanske delvis förklaras av att man ansett det tillräckligt om sådana gärningar kan beivras på disciplinär väg. Det överväldigande flertalet lokförare, de som är anställda hos SJ, är ju underkastade det disciplinansvarssystem som gäller för statstjänstemän.

Emellertid påpekade redan 1957 års trafiknykterhetskommitté, som ovan angetts, att en ordning med disciplinär bestraffning leder till att onykterhet inom järnvägstrafiken bestraffas mycket lindrigare än onykterhet inom vägtrafiken. Härtill kommer att det nuvarande disciplinansvarssystemet har visat sig svårtillämpat för de fall som det här gäller. Om den praxis som f. n. tillämpas vad gäller disciplinansvar för lokförare som ertappas alkoholpåverkade i tjänsten har från SJ inhämtats följande.

Enligt SJ måste bestämmelserna i 10 kap. LOA om disciplinpåföljderna varning och löneavdrag för tjänsteförseelser och bestämmelserna i 11 kap. om avskedande tillämpas med beaktande av de långtgående förpliktelser som staten som arbetsgivare har påtagit sig när det gäller stödåtgärder för statsanställda som har eller kan förväntas få svårigheter att behålla en anställning på grund av fysiskt, psykiskt eller socialt arbetshinder. Enligt förordningen (1979: 518, ändrad senast 1981: 734) om arbetshandikappade i statligt reglerad anställning, m. m. skall arbetsgivaren, bl. a. i fall då arbetstagaren själv begär det eller denne visar sig ha svårigheter att klara sina arbetsuppgifter, göra en s. k. rehabiliteringsutredning och så snart som möjligt genomföra den arbetsvård som behövs. Syftet med dessa åtgärder är bl. a. att den arbetshandikappade, t. ex. en anställd med alkoholproblem, skall kunna behålla sin anställning.

Om en SJ-anställd påträffas alkoholpåverkad i tjänsten och blir föremål

för hjälpinsatser i enlighet med den återgivna regleringen, brukar enligt vad SJ uppger inte någon disciplinpåföljd ådömas. Skillnad görs inte mellan lokförare och annan personal i s. k. säkerhetstjänst samt övrig personal. Skälet för denna praxis är bl. a. att det har bedömts som föga ändamålsenligt att ingripa med varning eller löneavdrag mot en anställd med alkoholproblem, om man inte – vid återfall – kan avskeda honom. Om t. ex. en lokförare påträffas alkoholpåverkad i tjänsten, blir han självfallet omedelbart avstängd från loktjänst och annan s. k. säkerhetstjänst tills vidare. Frågan om disciplinansvar aktualiseras emellertid bara i sådana fall där det antingen framgår att nykterhetsförseelsen är en engångsföretelse eller där den anställde vägrar att medverka till rehabiliterande åtgärder trots att sådana behövs. Enligt SJ:s erfarenhet leder de tillämpade principerna till att man avstår från disciplinpåföljd i flertalet av de fall där anställda påträffas alkoholpåverkade i tjänsten.

Nuvarande rättsläge kan alltså sammanfattas så att en lokförare som ertappas med att framföra tåg under alkoholpåverkan ofta undgår både straffansvar och disciplinansvar. Detta måste med hänsyn till att lokföraren regelmässigt har ansvar för ett stort antal människors liv och hälsa betraktas som stötande. Att en allmän ansvarsbestämmelse mot trafikonykterhet i järnvägstrafik behövs synes sålunda klart.

4.2 Utgångspunkter för en ny reglering

När man överväger att införa straffansvar för onykterhet i järnvägstrafik uppkommer bl. a. frågor om vilka färdmedel regleringen bör gälla, vilka kategorier av funktionärer den bör avse och hur nykterhetskravet bör vara utformat.

Vad avser den första frågan är det till en början klart att fordon som går på järnväg bör omfattas. Andra spårbundna forskaffningsmedel än järnvägsfordon och spårvagnar – t. ex. berg- och dalbanor och interna transportbanor inom industrin – bör i princip lämnas utanför en ny reglering. En naturlig avgränsning blir nämligen att denna tar sikte på den allmänna trafiksäkerheten.

Om straffansvar i enlighet med det anförda kommer att gälla både för järnvägstrafik och spårvägstrafik torde dock några sakliga skäl knappast kunna åberopas för att inte också tunnelbanetrafiken bör tas med i den nya regleringen. Här förordas en sådan lösning.

När det sedan gäller att bestämma vilken krets av funktionärer som av trafiksäkerhetsskäl vid straffansvar bör åläggas att vara nyktra i sin tjänsteutövning, är det självklart att regleringen bör omfatta den som för det fordon som är aktuellt.

I likhet med vad som är fallet med sjö- och, framför allt, lufttrafiken (jfr avsnitt 4.1) är det dock tydligt att även andra personalkategorier har tjänsteuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten på de nu aktuella områ-

dena. Här kan erinras om att det i 1965 års betänkande föreslogs att – förutom förare – även tågklarare skulle omfattas av bestämmelserna i den då föreslagna lagen. Härutöver föreslogs – efter mönster av regleringen på luftfartens område – att regeringen skulle bemyndigas att med hänsyn till trafiksäkerheten bestämma att ytterligare personalkategorier fördes in under regleringen.

Uppenbart är att det är avsaknaden av en ansvarsbestämmelse för föraren av ett järnvägsfordon (tunnelbanetåg) som är den mest kända bristen f. n. Frågan om straffansvar bör utsträckas också till andra kategorier och vilka som i så fall bör komma i fråga förtjänar övervägas ytterligare. Här föreslås följaktligen att straffansvar t. v. åläggs endast förare.

Av de grundläggande frågorna återstår att ta ställning till vilket nykterhetskrav som bör ställas upp.

När 1957 års trafiknykterhetskommitté behandlade detta spörsmål, ställde sig kommittén frågan om strängare eller mildare nykterhetskrav borde gälla inom spårtrafiken än inom vägtrafiken eller om samma fordringar borde uppställas inom de båda områdena (SOU 1965: 35 s. 78). Kommittén fann för sin del att underlag för en vederhäftig jämförelse saknades. Enligt kommittén var det svårt att hävda att spårtrafiken generellt sett borde påkalla en strängare reglering. Å andra sidan, menade kommittén, syntes det i lika hög grad saknas motiv för att kräva mindre i nykterhetskänseende inom spårtrafiken. Kommittén stannade därför för meningen att man borde utgå från att samma krav på nykterhet borde uppställas inom båda de nämnda trafikområdena.

Kommitténs utgångspunkt att vad gäller kravet på nykterhet jämställa spårtrafiken med vägtrafiken – och alltså inte t. ex. med sjö- eller lufttrafiken – lämnades utan erinran under remissbehandlingen. De invändningar som framfördes gick i allmänhet ut på att en ännu större överensstämmelse med trafikbrottslagens bestämmelser än i kommittéförslaget borde eftersträvas när man detaljutformade ansvarsregler för spårtrafiken.

Det är tydligt att den utformning som har getts ansvarsbestämmelserna om förare i trafikbrottslagen – en allmän påverkansregel kompletterad av promillebestämmelser samt en uppdelning i ett allvarigare och ett lindrigare brott – ganska väl skulle passa också för en reglering av ansvaret för förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg. Som 1957 års trafiknykterhetskommitté påpekade torde det saknas underlag för att vad gäller nykterhetskravet göra skillnad mellan ansvaret för förare av motordrivna fordon på väg och förare av t. ex. ett tåg eller en rälsbuss. Inte heller i övrigt är förhållandena så olika att de motiverar skillnader i regleringen. Tvärtom får det anses naturligt att ansvarsbestämmelserna så långt möjligt är lika i sak. Den närmare utformningen av ansvarsbestämmelserna i 4 § trafikbrottslagen bör alltså i princip tjäna som förebild för en reglering av ansvaret för förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg. Även det påföljdssystem som i praxis har utvecklats vid tillämpning av trafikbrottsla-

gen synes i stort sett kunna godtas också för de fall som här är aktuella. Naturligtvis får här som annars omständigheterna i det särskilda fallet – såsom föraruppgiftens svårhetsgrad, antalet passagerare o. d. – beaktas vid straffmätningen.

4.3 Formen för en ny reglering

Ansvarsbestämmelser av det slag som det här är fråga om skall ju enligt regeringsformen beslutas genom lag. Det finns inte f. n. någon allmän lag om järnvägstrafik, något som kanske till en del är en förklaring till att den aktuella lagstiftningsfrågan inte tidigare har lösts. När det gäller att nu välja en utväg synes i första hand två alternativ kunna komma i fråga. Antingen kan bestämmelserna tas in i den järnvägstrafiklag, som f. n. förbereds inom justitiedepartementet på grundval av betänkandet (SOU 1980: 37) Ny järnvägslagstiftning II, eller kan de placeras i trafikbrottslagen.

Ett huvudsyfte med den planerade nya järnvägstrafiklagen är enligt det nyssnämnda betänkandet att göra järnvägsrätten lättare överskådlig genom att till en lag sammanföra regleringen av centrala frågor rörande järnväg, tunnelbana och spårväg. Den nya lagen, som är tänkt att ersätta fem äldre författningar om järnvägstrafik, avses främst innehålla civilrättsliga bestämmelser men torde också få ett offentlighetsrättsligt inslag (regler om ordning och säkerhet inom järnvägsområde). Ett förslag i detta lagstiftningsärende kan beräknas bli framlagt för lagrådets granskning tidigast under hösten 1982, vilket torde innebära att en ny lag knappast kan träda i kraft förrän den 1 januari 1984.

Klart är att goda skäl talar för att ansvarsbestämmelser om onykterhet i järnvägstrafik placeras i den centrala författningen inom järnvägsrätten på motsvarande sätt som för sjötrafikens del har skett i sjölagen och beträffande lufttrafiken i luftfartslagen. Man får med en sådan lösning också ett naturligt utrymme för eventuella bestämmelser om ansvar för andra än förare; i 4 § trafikbrottslagen finns ju bara straffbestämmelser riktade mot föraren. Trafikbrottslagen skulle vidare inte behöva utvidgas i förhållande till det tillämpningsområde som lagen åtminstone i princip har f. n., nämligen vägtrafiken. Att observera i detta sammanhang är att, när spårvägstrafiken år 1975 fördes in under lagen, detta inte bara gällde trafiknykterhetsbestämmelserna i 4 § utan hela lagen och att det skedde med motiveringen att spårvagnar – i motsats till järnvägs- och tunnelbanetåg – i stor utsträckning går fram på gator och liknande platser tillsammans med den trafik som redan tidigare reglerades av lagen.

Den nya järnvägstrafiklagen kan emellertid som nämnts sannolikt inte träda i kraft förrän den 1 januari 1984. Det nuvarande rättsläget får betecknas som så otillfredsställande att det inte ter sig försvarligt att avvakta med en lagändring till dess.

En provisorisk lösning skulle vara möjlig att åstadkomma, om man ändrar 4 § trafikbrottslagen så att den blir tillämplig också vid förande av järnvägsfordon och tunnelbanetåg. De sakliga lösningar som här har förordats (avsnitt 4.2) överensstämmer nämligen med trafikbrottslagens. Det förhållandet att trafikbrottslagen f. n. avser endast vägtrafiken kan inte rimligen anses utgöra något avgörande hinder mot en sådan övergångslösning.

I enlighet med vad som nu har anförts bör de nya bestämmelserna om straff för förande av järnvägs- och tunnelbanetåg övergångsvis placeras i trafikbrottslagen. Förutsättningar torde i så fall finnas för en lagändring med ikraftträdande redan den 1 juli 1982. Ansvarsbestämmelserna bör sedan kunna flyttas över till den planerade järnvägstrafiklagen antingen i samband med dennas tillkomst eller också i annat lämpligt sammanhang. I samband därmed bör närmare övervägas om regleringen bör kompletteras med ansvarsbestämmelser för ytterligare personkategorier. Eventuellt kan det vara lämpligt att i det sammanhanget även i övrigt bygga ut regleringen något i förhållande till vad placeringen i trafikbrottslagen medger, t. ex. med en bestämmelse om allmänna krav på nykterhet m. m. för berörd personal inom järnvägen och tunnelbanan (jfr 19 § vägtrafikkungörelsen, 5 kap. 10 § luftfartslagen och 1 § förslaget till lag om trafiknykterhet i järnvägs- och spårtrafik m. m. i 1965 års betänkande).

Den lagtekniska lösning som förefaller mest lämplig för att man skall nå fram till den avsedda utvidgningen av 4 § trafikbrottslagen är att det i paragrafens 3 mom. förs in en ny mening av det innehållet att bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller även *spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg*. Redaktionellt bör då "spårvagn" tas bort från 1 och 2 mom. i paragrafen.

Tolkningen av begreppen "järnväg", "tunnelbana" och "spårväg" torde inte bereda några större svårigheter. Här kan nämnas att dessa begrepp i det nyssnämnda betänkandet Ny järnvägslagstiftning II har ansetts ha en sådan stadga att de har föreslagits ligga till grund för en reglering av järnvägsrätten utan någon legal definition (SOU 1980: 37 s. 62 f.). I begreppet "järnväg" ligger bl. a. att det skall vara fråga om en spåranläggning som kan användas för en inte alltför kort förflyttning av passagerare eller gods. Utanför begreppet faller t. ex. i praktiken anläggningar längs vilka lyftkranar, traverser eller liknande anordningar förflyttar sig.

Normalt ligger i begreppet järnväg också att en längs spåren rörlig kraftkälla utnyttjas. Till järnväg har emellertid även ansetts vara att hänföra en spårbunden bergbana, som drivs från en fast kraftkälla (prop. 1975/76: 7 s. 54 och 57). Men föraransvar enligt den här förordade regleringen torde ändå i praktiken vara uteslutet vid driften av en sådan bergbana eftersom förare i vanlig mening regelmässigt saknas, åtminstone här i landet.

Andra anordningar som anses falla utanför begreppet järnväg är berg- och dalbanor och andra spårbundna attraktioner på nöjesfält och transportanordningar inom ett fabriksområde, vilka inte står i förbindelse med ett större järnvägsnät utanför området. En museijärnväg räknas däremot som järnväg.

Vilka anläggningar som är att hänföra till "spårväg" avgörs i regel med ledning av den för anläggningen gällande koncessionen (jfr 1 § förordningen /1967: 604; omtryckt 1975: 612/ om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar). En anläggning för lokal trafik med koncession som spårväg anses dock som tunnelbana, om trafiken i sin helhet går på egen, från annan trafik väl avskild banvall och anläggningen är fri från korsning i samma plan med annan trafik.

"Spårfordon" är alla slags fordon som trafikerar någon del av de här angivna spåranläggningarna. Det saknar betydelse om fordonet framförs utan passagerare och gods. Ansvar kan alltså – när det gäller järnväg – komma i fråga för föraren av t. ex. växellok, reparationståg eller olika typer av dressiner.

Uttrycket "spårfordon" har hittills inte använts i lagstiftningssammanhang men torde inte erbjuda några tolkningssvårigheter. Det bör anmärkas att spårfordon inte är "fordon" i den mening som avses i 2 § vägtrafikkungörelsen (jfr avsnitt 1).

4.4 Övriga frågor

Här skall kort beröras två andra frågor, som bör beaktas vid införande av straffansvar för den som framför järnvägs- eller tunnelbanetåg i påverkat tillstånd. Den första gäller om lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov bör tillämpas i fråga om det nya brottet, den andra huruvida brott mot den nya ansvarsbestämmelsen bör inverka på gärningsmannens innehav av körkort.

Enligt 1 § första meningen lagen om *alkoholutandningsprov* får sådana prov företas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § trafikbrottslagen. Detsamma gäller enligt paragrafens andra mening även annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet. Så långt överensstämmer lagens regler i princip med vad som gäller i allmänhet om kroppsbesiktning i brottmål enligt rättegångsbalken (28 kap. 12 §). Alkoholutandningsprov får emellertid enligt lagens 2 § också rutinmässigt företas på

- en förare av motordrivet fordon som stoppas vid en i förväg beordrad trafikkontroll,
- den som kan antas under förande av motordrivet fordon ha med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka,
- den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1–3 §§ trafikbrottslagen eller vissa enligt vägtrafikkungörelsen straffbelagda förseelser.

Att det vid konkret misstanke om brott mot den nya ansvarsbestämmelsen för lokförare m. fl. måste finnas möjlighet att ta alkoholutandningsprov för att, om detta är positivt, sedan ta blodprov och därigenom utreda det misstänkta brottet står helt klart. Genom att den nya ansvarsbestämmelsen föreslås placerad i 4 § trafikbrottslagen, blir redan 1 § första meningen i lagen om alkoholutandningsprov automatiskt tillämplig. Någon ändring i denna paragraf behöver alltså inte göras för att nå det åsyftade resultatet.

Vad sedan gäller de bestämmelser i lagen om alkoholutandningsprov som avser rutinmässiga prov (2 §) har dessa uppenbarligen inte samma aktualitet inom järnvägs- och tunnelbanetrafiken som inom vägtrafiken. Något behov av särskilda, i förväg beordrade trafikkontroller finns sålunda knappast på detta område. Däremot kan det någon gång tänkas föreligga behov av att ta utandningsprov på en förare av ett järnvägsfordon eller ett tunnelbanetåg som har haft del i uppkomsten av en trafikolycka, även om någon konkret misstanke mot denne inte föreligger. Det synes därför följdriktigt att i 2 § andra stycket ta in en regel om att vad som i första stycket föreskrivs om förare av motordrivet fordon även i tillämpliga delar gäller förare av spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Vad som i andra stycket f. n. föreskrivs om spårvagn kan då utgå.

Grundläggande bestämmelser om *körkort* för vissa motordrivna fordon finns i körkortslagen (1977:477). Häri regleras bl. a. för vilka fordon som körkortskrav gäller samt förutsättningarna för erhållande och återkallelse av körkort. I de sist nämnda hänseendena spelar vad som är känt om en persons levnadssätt i fråga om nykterhet en väsentlig roll. När det gäller grunderna för återkallelse av körkort och bestämmelserna i anslutning härtill finns en utförlig reglering, som på många punkter knyter direkt an till trafikbrottslagens ansvarsbestämmelser, särskilt dem i 4 § om rattfylleri och rattonykterhet. Så anges t. ex. som en grund för att återkalla ett körkort att körkortshavaren har brutit mot 4 § trafikbrottslagen (16 § 1 andra ledet). I fråga om interimistiskt återkallande av körkort sågs att sådant återkallande skall ske bl. a. om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt på den nyss angivna grunden i 16 § (19 §). S. k. spärrtid skall vid brott som avses i 4 § 1 mom. trafikbrottslagen bestämmas till lägst ett år (21 § andra meningen). Den som döms för rattonykterhet och vars promillehalt i blodet inte uppgick till 0,8 kan under vissa förutsättningar i övrigt undgå att få sitt körkort återkallat och i stället få varning (22 § andra stycket). Slutligen bör nämnas att även 23 § körkortslagen, som reglerar i vilka fall ett körkort skall omhändertas i avvaktan på beslut i körkortsfrågan, direkt hänvisar till bestämmelserna i 4 § trafikbrottslagen.

Med hänvisning till de rättsföljder i körkortshänsecende som sålunda inträder för den som gör sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn kan man ställa frågan om konsekvenserna bör bli desamma för den som begår motsvarande brott

vid förande av ett järnvägs- eller tunnelbanetåg. Med hänsyn till de principiella likheter som finns mellan de nu avsedda gärningarna och till att det inte torde kunna göras gällande att det är ett tecken på större opålitlighet i nykterhetshänseende att köra bil under alkoholpåverkan än att under sådan påverkan köra tåg bör de regler i körkortslagen som ovan har redovisats gälla även vid trafiknykterhetsbrott som begås vid förande av järnvägsfordon eller tunnelbanetåg.

Om som här har förordats bestämmelser om trafiknykterhet vid förande av tåg eller tunnelbanetåg t. v. tas in i 4 § trafikbrottslagen, erfordras bara en mindre redaktionell ändring i 23 § körkortslagen för att denna lags regler om rattfylleri och rattonykterhet generellt skall bli tillämpliga också på de nya typerna av dessa brott. En motsvarande ändring torde få vidtas i 83 § körkortsförordningen (1977: 722), som handlar om att underrättelser om vissa domar skall sändas till den centrala körkortsmyndigheten (trafiksäkerhetsverket). Det kan tilläggas att körkortslagens hänvisningar till andra brott i trafikbrottslagen än dem i 4 § eller till förseelser mot andra regler inom vägtrafikregleringen givetvis inte kommer att bli tillämpliga på förseelser som begås vid framförande av järnvägsfordon eller tunnelbanetåg.

Avslutningsvis kan tillfogas att någon formellt reglerad skyldighet för domstol att underrätta den dömdes arbetsgivare för det fall att någon har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet genom att föra järnvägs- eller tunnelbanetåg inte torde behövas. Man torde kunna utgå från att arbetsgivaren i dessa fall på ett långt tidigare stadium får reda på vad som har förevarit och då vidtar de åtgärder – t. ex. omplacering – som erfordras.

5 Upprättade författningsförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
3. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477),
4. förordning om ändring i körkortsförordningen (1977: 722).

Författningsförslagen fogas till denna promemoria som *bilaga*.

De föreslagna bestämmelserna synes inte behöva kommenteras i vidare mån än som har skett i det föregående.

1 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 mom. 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 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 i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motordrivet fordon *eller spårvagn* var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet *eller spårvagnen* efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

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

*Föreslagen lydelse*4 §¹

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

Den som fört motordrivet fordon 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 i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motordrivet fordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

3 mom. *Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller även förare av spårfor-don på järnväg, tunnelbana eller spårväg.* Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

¹ Senaste lydelse 1978: 92.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företagas på

1. förare av motordrivet fordon som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll,

2. den som kan antagas under förande av motordrivet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1–3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603) straffbelagd förseelse som avser

- a. färdhastighet,
- b. skyldighet att stanna fordon,
- c. skyldighet att ha föreskriven fordonslykta tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller även förare av *spårvagn*. De gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i *tillämpliga delar* även förare av *spårforon på järnväg, tunnelbana eller spårväg*. De gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

¹ Senaste lydelse 1978: 93.

3 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs att 23 § körkortslagen (1977: 477) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvärande lydelse

Föreslagen lydelse

23 §¹

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Misstänks att körkortshavaren har brutit mot 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

¹ Senaste lydelse 1980: 977.

4 Förslag till

Förordning om ändring i körkortsförordningen (1977: 722)

Härigenom föreskrivs att 83 § körkortsförordningen (1977: 722) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

83 §¹

Rikspolisstyrelsen skall underrätta trafiksäkerhetsverket om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot varigenom körkortshavare, innehavare av traktorkort, innehavare av utländskt körkort eller någon för vilken spärrtid löper har funnits skyldig till

1. brott mot lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, om brottet har begåtts vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn,

1. brott mot 1–3 eller 5 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, om brottet har begåtts vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn, eller brott mot 4 § samma lag,

2. annat brott vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn utom brott mot 3 § lagen (1971: 965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands, överträdelse av 72 § 8 eller 9 eller 74 § första stycket 1 eller 3 vägtrafikkungörelsen (1972: 603),

3. brott mot narkotikastrafflagen (1968: 64) eller brott mot lagen (1960: 418) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika som avses i 1 § narkotikaförordningen (1962: 704),

4. olovligt tillgrepp av motordrivet fordon,

5. brott mot 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken, om den dömda vid brottets begående har varit berusad så att det har framgått av hans åtbörder eller tal,

6. brott mot 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 3 kap. 10 § brottsbalken,

7. brott mot 4 kap. brottsbalken,

8. brott mot 6 kap. 1 eller 2 § brottsbalken eller 6 kap. 1 och 10 §§ brottsbalken,

9. brott mot 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken,

10. brott mot 13 kap. brottsbalken.

11. brott mot 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken.

I fråga om brott som avses under 6–11 skall underrättelse lämnas endast om annan påföljd än böter har ådömts.

Underrättelse enligt första stycket skall lämnas även i fråga om beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning att ej tala å brott. Gäller beslutet brott som avses i första stycket 6–11 skall underrättelse lämnas endast om brottet enligt åklagarens bedömning skulle ha lett till annan påföljd än böter.

Beträffande innehavare av utländskt körkort skall underrättelse lämnas endast om innehavaren är kyrkobokförd i landet.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1982.

¹ Senaste lydelse 1981: 94.

Sammanställning av remissyttrandena

Remissinstanser

Efter remiss har yttranden över promemorian (Dnr 346-82) Straff för onykterhet vid förande av järnvägsfordon m. m. avgetts av riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen, hovrätten för Västra Sverige, statens järnvägar (SJ), AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Statsanställdas förbund, Svenska Kommunalarbetareförbundet och Svenska Lokmannaförbundet. Härutöver har en skrivelse inkommit från företagsläkaren vid SJ Eva Tibell.

Rikspolisstyrelsen har överlämnat yttranden från Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polischefer samt från polisstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Norrköpings polisdistrikt.

Remissyttrandena

Allmänt

Förslaget att straffbestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet i trafikbrottslagen skall bli tillämpliga även på förare av järnvägs- och tunnelbanetåg tillstyrks enhälligt av remissinstanserna. *Hovrätten för Västra Sverige* och *SJ* förordar dock att förare av icke motordrivna spårfordon undantas. Även de föreslagna ändringarna i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov, körkortslagen (1977: 477) och körkortsförordningen (1977: 722) tillstyrks allmänt.

Behovet av lagstiftning

Behovet av den föreslagna lagstiftningen understryks allmänt.

Enligt RÅ finns sedan länge behov av en lag som med straffsanktioner träffar den som är berusad vid förande av järnvägs- eller tunnelbanetåg. Detta gäller särskilt som föraren regelmässigt har ansvar för ett stort antal personers liv och hälsa. Det är enligt RÅ värdefullt att ansvarsreglerna till förhindrande av onykterhet vid förande av järnvägs- och tunnelbanefordon är lika effektiva som motsvarande bestämmelser på andra trafikområden.

Nuvarande rättsläge, där straffbestämmelser mot onykterhet finns för vägtrafik, sjötrafik och lufttrafik men inte för den spårbundna trafiken utom spårvägarna, måste enligt *Svenska Kommunalarbetareförbundet* betraktas som både ett förbiseende och en uppenbar brist. Detta gäller enligt förbundet inte minst ur säkerhetssynpunkt.

Även *polisstyrelsen i Stockholms polisdistrikt* anser det otillfredsställan-

de att samhället i praktiken ej kan reagera adekvat på så allvarliga gärningar som onykterhet vid framförande av järnvägs- och tunnelbanetåg. En kriminalisering är därför av värde ur preventiv synpunkt och resenärerna torde också uppfatta den föreslagna ändringen som en trygghetsfaktor. Någon skillnad mellan tunnelbanetåg och spårvagn finns enligt polisstyrelsen inte i detta sammanhang oaktat spårvagnarna sällan framförs på egen banvall. Det är då betänkligt att spårvagnsförare kan åtalas för onykterhet i sin yrkesutövning men icke förare av lok, rälsbussar och dressiner.

Svenska Lokmannaförbundet uttrycker sin tillfredsställelse med att en lagstiftning kommer till stånd inom detta område.

Utgångspunkter för en ny reglering

De i promemorian angivna utgångspunkterna för en ny reglering – att den bör gälla för järnvägs- och tunnelbanetrafik, att den t. v. bör avse endast förare och att samma nykterhetskrav som i trafikbrottslagen bör ställas upp – godtas allmänt av remissinstanserna.

Föreningen Sveriges länspolischefer och *Föreningen Sveriges polischefer* erinrar om att förslaget har utformats så att det tar sikte enbart på den allmänna trafiksäkerheten. Härigenom lämnas interna transportbanor, berg- och dalbanor m. fl. spårbundna fortskaffningsmedel utanför den nya lagstiftningen. Detta förefaller enligt föreningarna vara en rimlig avvägning.

Med hänsyn till de katastrofala verkningar som kan följa på olyckor i tunnelbane- och järnvägstrafiken är det enligt *polisstyrelsen i Stockholms polisdistrikt* av vikt att ansvarsbestämmelserna gäller inte bara förare utan liksom i sjölagen och luftfartslagen även en vidare krets av personer, såsom klarerare osv. Med hänsyn till det angelägna i att förhållandena regleras snarast anser emellertid inte heller polisstyrelsen att stiftandet av en ny järnvägstrafiklag bör avvaktas. Genom en provisorisk ändring av trafikbrottslagen kan i allt fall ansvar drabba dem som medverkar till brotten.

Hovrätten för Västra Sverige rekommenderar som nämnts att förare av spårfordon som inte drivs av motor inte tas med i den nya regleringen. Hovrätten anför.

Nuvarande ansvarsbestämmelser i 4 § trafikbrottslagen har avseende endast på förare av fordon framdrivet av motor. De nu föreslagna bestämmelserna gäller emellertid förande av spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg; något krav att fordonet skall vara motordrivet uppställs inte. Regleringen kommer därför att omfatta också förande av t. ex. tramp- och handdrivna dressiner och olika arbetsfordon utan egen motor.

I avsaknad av utredning om förekommande typer av fordon av detta slag och sättet för dessas handhavande tvekar hovrätten om lämpligheten av den föreslagna lösningen. Tvekan är delvis föranledd av de rättsföljder i körkortshänseende som är förbundna med förslaget. Enligt hovrättens

mening kan starkt ifrågasättas om körkortslagens regler om återkallelse av körkort generellt bör slå till då fråga är om förande av inte motordrivna dressiner eller liknande fordon.

Hovrätten vill erinra om att den reglering i ämnet som föreslogs av 1957 års trafiknykterhetskommitté i betänkandet (SOU 1965: 35) Nykterhet i trafik II omfattade endast maskindrivna järnvägs- eller spårvägståg.

Med hänvisning till det anförda föreslår hovrätten att i den föreslagna ändrade lydelsen av 4 § 3 mom. trafikbrottslagen och 2 § 2 st. lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov ordet "spårfordon" skall föregås av ordet "motordrivet".

I samma riktning uttalar sig *SJ*.

Svenska Kommunalarbetareförbundet understryker att de föreslagna förändringarna och de straff som kan bli aktuella, dvs. fängelse eller böter vid förmildrande omständigheter, inte får resultera i s. k. dubbelbestraffning genom tillämpning av också det disciplinära ansvaret ovanpå vad som följer av trafikbrottslagens regler. Förändringarna får, framhåller förbundet, inte heller innebära att arbetsgivaren undandrar sig sitt ansvar i övrigt vad gäller anställningsskydd, en god arbetsmiljö i syfte att bl. a. förebygga bruk av alkohol i arbetet, insatser av rehabiliteringskaraktär i förekommande fall etc.

Svenska Lokmannaförbundet invänder mot ett uttalande i promemorian att omständigheterna i det särskilda fallet – såsom föraruppgiftens svårhetsgrad, antalet passagerare o. d. – bör beaktas vid straffmätningen. En onykter förare kan ju enligt förbundet även med ett godståg eller ett ensamt lok åstadkomma avsevärda personskador. Därför bör, anser förbundet, straffmätningen vara lika sträng vid all slags förartjänst i onyktert tillstånd.

Formen för en ny reglering

Den i promemorian redovisade uppfattningen, att den föreslagna regleringen naturligen hör hemma i en kommande järnvägstrafiklag men att nuvarande rättsläge är så otillfredsställande att reglerna t. v. kan få sin plats i trafikbrottslagen, delas av remissinstanserna.

RÅ betonar att den föreslagna regleringens placering i trafikbrottslagen av systematiska skäl bör vara provisorisk.

Även *SJ* ansluter sig till vad i promemorian anförs om frågans vidare behandling med inriktning på en mera genomarbetad reglering. I denna del vill *SJ* redan nu anmäla sin tveksamhet om det befogade att i järnvägstrafiken upprätthålla den gradering i en svårare och en mindre svår brottstyp som förekommer i trafikbrottslagen. Såvitt alkoholförtäring antas medföra fara synes det nämligen enligt *SJ*, med hänsyn till arten av den fara det här är fråga om, knappast motiverat att utskilja en lindrigare brottstyp.

Övriga frågor

Flera remissinstanser understryker särskilt att även den föreslagna ändringen i lagen om alkoholutandningsprov är angelägen.

Att 1 § i den nämnda lagen måste kunna användas då det föreligger misstanke om brott mot den nya ansvarsbestämmelsen är enligt *Föreningen Sveriges länspolischefer* och *Föreningen Sveriges polischefer* uppenbart. Men även 2 § kan, som anges i promemorian, någon gång tänkas bli tillämplig (i vårt fall p. 3). Det finns därför enligt föreningarna inget att invända mot den föreslagna ändringen i lagens 2 § andra st.

SJ erinrar om att enligt 3 § lagen om alkoholutandningsprov sådant prov företas av polisman och endast på eller i nära anslutning till den plats där kontroll eller polisingripande äger rum. I järnvägstrafiken är det emellertid enligt *SJ* inte alltid möjligt att med erforderlig skyndsamhet åvägabringa polismedverkan på platsen. *SJ* föreslår därför att befattningshavare vid järnvägen med befälsställning i säkerhetstjänst ges samma befogenhet som polisman såvitt avser prov på förare av järnvägsfordon.

Mot bakgrund av de överväganden som görs i promemorian beträffande de rättsföljder i körkortshänseende som bör inträda för den som onykter framför järnvägs- eller tunnelbanetåg kan det enligt *rikspolisstyrelsen* övervägas om inte samma skall gälla för den som bryter mot 325 § sjölagen eller 13 kap. 6 § luftfartslagen. Detta torde emellertid enligt *rikspolisstyrelsen* lämpligen göras vid ett senare tillfälle, eftersom bl. a. erforderliga ändringar i 83 § körkortsförordningen inte kan göras utan ytterligare utredning. — Även *Föreningen Sveriges länspolischefer* och *Föreningen Sveriges polischefer* berör detta problem.

SJ tar också upp frågan om åtalsanmälan. Enligt 17 a § instruktionen för *SJ* (senaste lydelse 1980: 1017) ankommer det f. n. på disciplinnämnden vid *SJ* att avgöra bl. a. frågor om åtalsanmälan mot tjänstemän. Bestämmelsen anses enligt *SJ* hindra att polisanmälan görs utan nämndens medverkan i fråga om andra brott än sådana som ger upphov till enskilt anspråk för *SJ*. *SJ* föreslår att i instruktionen införs en bestämmelse enligt vilken disciplinnämndens medverkan ej påkallas för anmälan om misstanke för brott varom nu är fråga.

