

Förande av Motorfordon enligt svensk praxis angående rattfylleri.

Av jur. kand. BERTIL PERSSON, Kristianstad.

S om förutsättning för tillämpning av den svenska rattfyllerilagen¹⁾ fordras, att den spritpåverkade personen "fört" ett visst fordon. Annorlunda är däremot fallet i bl. a. Danmark och Norge, där straff kan följa redan av att någon "försöker föra". Även om således för straff kräves fullbordat brott, har dock polisen möjlighet att preventivt ingripa redan innan förande föreligger. Som ett led i polisens skyldighet att förebygga brottsliga handlingar äger polisman befogenhet att förbjuda och förhindra en spritpåverkad att föra sitt fordon. I sådana fall brukar polisen taga hand om startnycklarna, eftersom föraren då praktiskt taget avskäres från all möjlighet att använda

¹⁾ Termen »rattfyllerilag« förekommer ej som rubrik på någon lag utan är ett allmänt erkänt namn på 1 § lag 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Denna § har följande lydelse:

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

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

2 mom. Är det ej styrkt, att föraren var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst 10, eller fängelse i högst sex månader.

ifrågavarande motorfordon. I länder, där försök är straffbelagt, kan däremot polisen ingripa och föranstalta om blodprov och läkarundersökning, så snart det finnes anledning antaga, att en chaufför, som befinner sig i omedelbar närhet av sitt fordon, är påverkad av alkohol.¹⁾

Ett studium av praxis visar, att det ej vållat någon svårighet att avgöra, huruvida det framförda fordonet tillhört de i rattfyllerilagen angivna fordonstyperna. Registreringssystemet medför, att varje motorfordon genom besiktning hänföres till någon av de i lag nämnda huvudgrupperna. Dock kan nämnas ett rättsfall,²⁾ der denna fråga kommer upp. Högsta domstolen hade här att avgöra, om ett fordon var att anse som tyngre motorcykel eller lättviktsmotorcykel. Rättsfallet härstammar emellertid från tiden innan besiktningstvång var infört för lättviktsmotorcyklar, varför det numera ej finnes någon större anledning att befara oklarhet i frågor av denna art. — Vida mera tveksamt är att avgöra vad som menas med att „föra“ motorfordon. Något uttalande i lagens motiv, som i detta avseende kan giva någon ledning, finnes ej. Efter hand har dock i rättspraxis utbildats ett förändebegrepp, som i stort sett är tämligen klart utgestaltat. Såsom kommer att visas i det följande, har praxis nått därhän, att rekvisitet förände anses föreligga på ett mycket tidigt stadium. Därmed ha vi i Sverige i verkligheten närmat oss, vad den danska och norska lagtexten kallar försök. En viss olikhet torde dock fortfarande finnas, men å andra sidan måste det ställa sig svårt att i någon större omfattning komma åt att straffa försök, eftersom det säkerligen i de flesta fall visar sig vara omöjligt att bevisa en persons avsikt, om han ertappas på ett alltför tidigt stadium.

Det vanligaste fallet är naturligtvis, att föraren sitter vid ratten och fordonet drives med motorn. Sådana klara fall för-

¹⁾ Detta framgår av en artikel om den norska rattfyllerilagen i *Motorföraren* nr 1 år 1937. (»Motorföraren» är organ för Motorförarnas helnykterhetsförbund. I uppsatsen kommer att på flera ställen hänvisas till rättsfall, som refereras i denna tidskrift).

²⁾ NJA 1933 s. 294.

anleda ingen svårighet, men i nedan refererade mål ha tvivelaktiga gränsfall kommit upp.

Ett sådant fall är för handen, när en person befinner sig på någon annan plats intill bilen och därifrån åstadkommer, att bilen med motorkraft sätter sig i rörelse utan att någon håller i ratten. Högsta domstolen har i ett mål¹⁾ av denna beskaffenhet ansett rattfylleri föreligga. En spritpåverkad person drog sålunda igång motorn med en vev utan att han observerat, att backväxeln var ilagd. — Detta gäller bil. Samma princip skulle naturligtvis även kunna tillämpas på motoreykel men blir här av mindre praktisk betydelse, enär cykeln nästan omedelbart skulle falla omkull. En fara för personer och egendom i närheten uppstår dock, varför förutsättningarna för rattfylleri utan tvivel kunna sägas föreligga. — För rattfyllerilagens tillämpning är det ej av avgörande betydelse, om motorn är tillkopplad eller ej. Att förande anses ha förelegat, när en bil av egen tyngd rullat utför en sluttning och en spritpåverkad person suttit i och styrt, är ej så egendomligt.²⁾ Bilen kan på detta sätt komma upp i en betydande hastighet och utgöra en verklig fara för chaufförens medtrafikanter. Något mera komplicerat är det fallet, att vederbörande i en nedförbacke går vid sidan om bilen och samtidigt styr. Även under sådana omständigheter har rattfylleri ansetts föreligga³⁾. Överhängande risk finnes, att personen skall snava och tappa kontrollen över vagnen. Något olika är läget, om en bil bogseras. Då har den bogserade vagnen endast ett begränsat svängrum till sitt förfogande, men trots detta kan bilen ifråga utgöra en fara. Högsta domstolen har också ansett det som rattfylleri, när föraren i den bogserade vagnen varit spritpåverkad.⁴⁾ Mera tveksamt är, huruvida man kan tillämpa ovannämnda principer, när fordonet är en motoreykel. Gäller det tyngre motoreykel finnes ingen anled-

¹⁾ NJA 1931 s. 138.

²⁾ NJA 1936 s. 69.

³⁾ NJA 1935 s. 354.

⁴⁾ NJA 1934 s. 616 och NJA 1944 B 1369.

ning frångå dessa regler.¹⁾ Större svårighet yppar sig däremot, om en lättviktsmotorcykel rullar utför en sluttning, bogseras eller trampas. Visserligen kan anföras, att det ej finnes anledning att i detta avseende göra principiell åtskillnad mellan tyngre motorcykel och lättviktsmotorcykel.

Såsom skäl för att tillämpa samma stränga regler på förare av lättviktsmotorcykel har justitiekanslern i ett mål²⁾ inför högsta domstolen framhållit, att en sådan cykel väger mer än en vanlig trampcykel och därför utgör en större fara. Detta kan ej anses som något vägande argument, särskilt som skillnaden i tyngd ej överstiger 40 kg. Av större praktisk betydelse är justitiekanslerns andra argument. Han säger, att det ofta skulle ställa sig svårt att vederlägga ett påstående från föraren, att motorn varit frånkopplad. Den i praxis erkända stränga regeln, nämligen att förande anses vara för handen även om cykeln trampats fram, får därför uppfattas som tillkommen av rent praktiska orsaker. Den ringa skillnaden i tyngd mellan en lättviktsmotorcykel och en vanlig trampcykel kompenseras av andra omständigheter, som bidraga till att göra en lättviktsmotorcykel mera lättmanövrerad. En sådan motorcykel skall sålunda vara försedd med dubbelt bromssystem; vidare sitter föraren lägre, vilket i förening med motorns placering gör, att tyngdpunkten blir förlagd närmare marken och förarens balans därmed även förbättrad. Bevissvårigheter framskynta också i högsta domstolens dom, där det säges: „oavsett huruvida motorn under färden varit frånkopplad“. Om man ej hölle på denna stränga regel, skulle den tilltalade i många fall kunna gå fri i brist på verklig bevisning. Detta framgår med all tydlighet av ett mål, som helt nyligen förekommit inför Listers häradsrätt. När polisen omedelbart efter den spritpåverkades färd undersökte lättviktsmotorcykeln, saknades röret, som leder

¹⁾ Märk dock följande: i en nedförbacke går den spritpåverkade motorcyklisten bredvid sitt fordon. Rattfylleri? Tveksamt, se följande avsnitt, som behandlar, när någon på slät mark skjuter sitt fordon med handkraft.

²⁾ NJA 1947 s. 253. — Liknande fall refereras i SvJT 1947 rf. s. 30.

bensin från bensintanken till motorn. Föraren uppgav såväl vid polisförhör som sedermera inför rätten, att röret varit borta även under färden, varför motorn således varit obrukbar och cykeln trampats fram. Flera vittnen intygade dock, att motorn varit igång. Rätten fann därför styrkt, att cykeln framförts med tillkopplad motor. I ett fall som detta kan det vara bra att ha till hands den förut nämnda stränga regeln. Om ej vittnena så tydligt uppfattat motorljudet, skulle annars föraren genom sitt „ingripande“ ha gått fri från straff.

Ett mera svårlöst problem uppstår, när en spritpåverkad person med handkraft skjuter sin bil framför sig eller skjuter den igång, så att den sedan rullar av sin egen tyngd. Något mål har ej förekommit inför högsta instans, där det direkt lämnas svar på frågan, om under sådana omständigheter rattfylleri är för handen. Vissa uttalanden finnas dock, men de äro alltför knapphändiga för att giva någon lösning, särskilt som de delvis verka direkt motsägande. Skäl kunna anföras såväl för som mot en tillämpning av rattfyllerilagen. Som skäl för en tillämpning kan anföras det ovan nämnda rättsfallet,¹⁾ där den spritpåverkade stått framför sin bil och dragit igång motorn med startveven, när bilen låg i växel. Han dömdes för rattfylleri, och i domen säges, att han „vidtagit åtgärder med bilen, varigenom den satts igång“. Eftersom praxis ej tidigare ansett den omständigheten av betydelse, huruvida motorn varit tillkopplad eller ej, finnes ej i fall som dessa anledning fria från straff. Som skäl mot en tillämpning kan nämnas ett rättsfall,²⁾ där två spårvakter med handkraft skjutit undan en bil, som hindrade en spårvagn att komma fram. Bilen gick längre än beräknat och fortsatte upp på gångbanan. Högsta domstolen ansåg, att ovarsamt förande enligt vägtrafikstadgan förelegat. Av domens formulering skulle man emellertid kunna sluta sig till, att det där göres en viss åtskillnad mellan vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningen. I den av högsta instans fastställda domen heter det således bl. a.: „under den förflyttning,

¹⁾ NJA 1931 s. 138.

²⁾ NJA 1934 s. 81.

som sålunda skett, hade bilen saknat förare". Detta borde närmast betyda, att ej någon varit ansvarig jämlikt motorfordonsförordningen. Av referatet framgår ej, om spårvakterna haft körkort eller om detta varit erforderligt. Dessa bägge rättsfall giva alltså ej någon lösning. I ett votum av en skiljaktig ledamot i ett mål¹⁾ från år 1937 säges bl. a.: „klagandens medverkan vid bilens förflyttande med handkraft kan ej hava inneburit ett förande av bilen". Detta uttalande giver ej någon ledning, eftersom det kan tolkas på två sätt. Någon upplysning i övrigt får man ej av det kortfattade referatet. Uppenbarligen kan ej meningen vara, att förfarandet skulle mista sin egenskap av rattfylleri därigenom, att den berusade blott medverkar, utan förmodigen menas, att förande med handkraft generellt faller utom rattfyllerilagen. Även om praxis således ej hittills lämnat svar på denna fråga, tala dock övervägande skäl för att högsta domstolen skulle anse det som rattfylleri, om en spritpåverkad person toge sig för att mitt i trafikvimlet gå vid sidan om sin bil, skjuta den framåt och samtidigt hålla i ratten med den ena handen; jfr för övrigt den ovan nämnda rättsfallet,²⁾ där chauffören i en nedförbacke gått vid sidan om vagnen och styrt. Härifrån kan steget sedan ej synas långt till att anse rattfylleri föreligga, när personen befinner sig bakom bilen och skjuter den framåt.³⁾ Vederbörande framkallar dock en fara, och lagens syfte är att hindra spritpåverkade personer att åstadkomma sådan fara.

Vid skjutande med handkraft har alltså förande enligt vägtrafikstadgan ansetts föreligga. Motsvarande spørsmål beträffande rattfyllerilagen är ej besvarat i praxis, men starka skäl tala för att göra sammalunda. Då någon skillnad tidigare ej funnits mellan motorfordonsförordningens och rattfyllerilagens förandebegrepp, skulle förhållandet alltså vara det, att rekvisiten för „föra motorfordon" äro desamma i samtliga dessa tre

¹⁾ NJA 1937 B 600.

²⁾ NJA 1935 s. 354.

³⁾ Visserligen kan fallet synas opraktiskt och i de flesta situationer betingat av ett nödläge, men naturligtvis kunna sådana fall tänkas, där det föreligger ett fullt rättsstridigt förfarande.

lagar. Som argument för detta kan dessutom nämnas, at under rubriken i rättsfallet om spårvakterna göras en hänvisning till rättsfallet, där chauffören dragit igång motorn med en startvev¹). Man torde ha ansett rattfyllerilagen i detta avseende vara prejudicerande för vägtrafikstadgan. Skäl tala således för att man bör giva uttrycket „föra motorfordon“ samma betydelse, vilken lag man än utgår från. Rättssystematiska synpunkter giva även belägg för en sådan tolkning, eftersom ett och samma uttryck inom ett likartat rättsområde om möjligt bör tydas på samma sätt. — Det är dock oundgängligt att beträffande övningskörning göra en modifikation. Således anses ej eleven som förare jämlikt motorfordonsförordningen. Undantaget inskränker sig till, vem som är förare. Det inverkar ej på frågan, vilka åtgärder som äro att hänföra till förande.

I sin konsekvens borde en sådan regel medföra, att det bör fordras körkort av den, som med handkraft förflyttar sin bil, (jfr not 3 s. 279). Denna regel kan synas omotiverat sträng, men tanken bakom kravet på körkort är, att man vill uppställa vissa fordringar på den, som giver sig ut i trafiken och därigenom sätter andras liv och egendom i fara. Även den som förflyttar sin bil med handkraft kan sägas vara upphov till en viss fara, eftersom han måste antagas ej äga samma insikt i bilens manövrering, gällande trafikregler och dylikt som en person med körkort. Att sedan denna fara under vissa omständigheter är så gott som obefintlig inverkar ej på principen som sådan. Den som exempelvis på en folktom gata framför sin bil med handkraft bör falla under samma stränga bestämmelse, oavsett faran in casu. Någon skälighetsprövning i det särskilda fallet bör ej tillåtas.

Vad ovan sagts om förande med handkraft gäller beträffande bil. Beträffande motorcykel blir däremot läget något annorlunda. Å ena sidan kan nämnas, att det finnes viss anledning till mildare bedömning. Således kan en motorcykel ej sägas i fall som dessa utgöra en fara på samma sätt som ett fordon

¹) Rättsfallen NJA 1934 s. 81 och NJA 1931 s. 138.

med fler än två hjul, eftersom en motorecykel ej kan fortsätta på egen hand i trafiken. Vidare är ett tvåhjuligt fordon tämligen lätt att manövrera. Men å andra sidan finnes ingen anledning frångå den förut skisserade principen, särskilt som detta skulle kunna medföra vissa olägenheter. Följande ej alldeles opraktiska fall förtjänar påpekas: en spritpåverkad motorcyklist kringgår lagen genom att koppla från motorn och med handkraft skjuta sitt fordon, när han nödgas passera något tätbyggt samhälle, där poliskontrollen är mere skärpt än vad fallet är på rena landsbygden.

Vid övningskörning kan det synas oklart, huruvida eleven eller läraren eller eventuellt bägge skola vara ansvariga jämlikt rattfyllerilagen. Sammanfattningsvis kan sägas, att om instruktören uppfyller de i lag angivna fordringarna och eleven ännu ej innehar körkort, då äro jämlikt rattfyllerilagen bägge att anse som förare.¹⁾ Om således såväl läraren som eleven äro spritpåverkade, är vardera att anse som gärningsman enligt rattfyllerilagen. Läraren kan dessutom betraktas som delaktig i elevens brott, om läraren själv är nykter eller hans spritpåverkan är så lindrig, att brottet hänföres till mildare straffsats än elevens brott. Komma bägge under samma straffsats, utsluter gärningsmannastraff ansvar för delaktighet. Något fall av delaktighet i rattfylleri vid övningskörning finnes ej tillgängligt. Däremot har år 1947 hovrätten över Skåne och Blekinge dömt en person för delaktighet i rattfylleri, enär han under en bilfärd låtit sin medpassagerare taga plats vid ratten och köra. Fallet ansågs som väsentlig medhjälp, och ingen anledning finnes att bedöma en körlärare mildare.

Övningskörning i annan bemärkelse än vad motorfordonsförordningen stadgar har varit före i ett mål.²⁾ En person hade för elva år sedan tagit körkort men ej framfört bil sedan tiden omedelbart efter det han tagit körkort. I avsikt att träna upp sig

¹⁾ NJA 1939 s. 383. Liknande fall refereras i Motorföraren nr 11 år 1946. Märk, att detta gäller jämlikt rattfyllerilagen. Modifikationen jämlikt motorfordonsförordningen har påpekats i annat sammanhang.

²⁾ Motorföraren nr 11 år 1941.

tog han körlektioner, och under en sådan lektion gjorde han sig skyldig till en trafikförseelse. Han ansågs som ensam förare jämlikt motorfordonsförordningen. All anledning finnes att under liknande omständigheter anse honom ensam vara förare jämväl enligt rattfyllerilagen. Det är vidare att observera, att lagen uppställer vissa krav på en chaufför för att han skall anses kompetent att tjänstgöra som instruktör. Om han ej uppfyller dessa krav, blir eleven ensam gärningsman enligt rattfyllerilagen.¹⁾ Dessutom är under sådana omständigheter eleven ansvarig för att ha framfört bil utan att inneha körkort, i vilken förseelse „instruktören“ är delaktig. I samband med övningskörning kan nämnas ett fall,²⁾ där två personer i framsätet delat upp bilens manövrering på ett egendomligt sätt. Den som körde bilen kände sig „något osäker“, varför han lät sin passagerare i framsätet taga hand om ratten, medan han själv satt kvar på samma plats och fortsatte att sköta pedalerna. Båda dömdes för rattfylleri. Högsta domstolen godtog ej heller denna uppdelning som något slags övningskörning, varför „passageraren“ dessutom fick böta för att han framfört bil utan att inneha körkort.

Ofta ställer det sig svårt att bevisa, vilken av två eller flera personer som framfört fordonet. I ett rättsfall³⁾ vilja två justitieråd frikänna under den motiveringen, att det ej „mot klagandens bestridande och vad till stöd därför förekommit kan antagas för visst, att det var klaganden, som vid ifrågavarande tillfälle framförde bilen“. Om två eller flera personer under en viss bilfärd befunnit sig i en bil och ej åklagaren med vittnen eller dylikt kan bevisa vem som därvid framfört fordonet, kunna föraren och hans passagerare avsiktligt utnyttja detta på ett för den verkliga föraren fördelaktigt sätt. Detta framgår tydligt av ett mål, som helt nyligen förekommit inför Sunnerbo häradsrätt. Två personer instämdes, men bägge förnekade gärnings-

¹⁾ NJA 1938 s. 340. — Enligt 18 § motorfordonsförordningen kräves av instruktören, förutom körkort, »längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon«.

²⁾ NJA 1935 s. 506.

³⁾ NJA 1938 B 163.

mannaskap och uppgåvo, att det var den andre som kört. I brist på bevisning nödgades häradsrätten frikänna bägge.

I lagtexten nämnes ej något om förarens subjektiva inställning till framförandet. Under sådana omständigheter måste man tillämpa den inom specialstraffrätten förhärskade indubio-regeln, att lagen skall omfatta såväl dolösa som culpösa handlingar. I den stora massan av rattfyllerimål är naturligtvis förhållandet det, att föraren vidtagit det utlösande momentet för att fordonet genom denna åtgärd skulle komma i rörelse; alltså *dolus directus*. Övriga former av uppsåt skulle visserligen kunna tänkas, men såvitt bekant finnes intet mål av denna art. Där- emot finnas exempel på att domstolarna dömt för rattfylleri på grund av culpöst förfarande, som har haft bilens förflyttande som följd. Det faktiskt utlösande momentet har således ej vidtagits för att bilen genom denna åtgärd skulle komma i rörelse. Man skulle emellertid kunna uppfatta den vidtagna åtgärden som ett led i en handlingskedja, som har såsom slutmål fordonets förflyttande, och på detta sätt konstatera ond avsikt. Att straffa på grundval av denna visade onda avsikt skulle dock ej ligga i linje med rattfyllerilagens tillämpning i övrigt. Som exempel må anföras det förut nämnda målet¹⁾, där bilen legat i växel, men chauffören av vårdslöshet ej har kontrollerat växelspakens läge. När han drog igång motorn med en vev, resulterade detta i att bilen gav sig iväg på egen hand. I ett annat fall²⁾ hade en chaufför enligt egen uppgift startat motorn för att kunna lägga växeln i backläge och härigenom få bilen effektivt bromsad. Innan ifrå-gavarande person hade hunnit stanna motorn, uppenbarade sig en polisman. Personen blev då nervös, släppte omotiverat kopp- lingspedalen, bilen tog ett „skutt“ bakåt, och motorn stannade i samma ögonblick. Rattfylleri har således i det senare fallet ansetts föreligga vid ren culpahandling utan varje förandeav- sikt — om nu personens egna uppgifter i detta avseende skola tillerkännas någon betydelse.

¹⁾ NJA 1931 s. 138.

²⁾ NJA 1940 s. 230.

Onsdagsavsikt har i åtskilliga rattfyllerimål saknats hos föraren. Detta har i ett flertal fall¹⁾ visat sig däri, att personen fört sitt fordon endast en kortare sträcka för att sedan av fri vilja stan- na och stiga ur. Frånvaron av onsdagsavsikt är särskilt tydlig i ett mål²⁾. En spritpåverkad person upptäckte, att han tidigare, då i nyktert tillstånd, parkerat sin bil på förbjudet område. Han tog sig då för att i sitt spritpåverkade tillstånd backa bilen ungefär tio meter in på en sidogata och parkera där. Som genomgående regel gäller, att högsta domstolen ansett frånvaron av onsdagsavsikt som en förmildrande omständighet. — Avsikten kan även sträcka sig längre än förmågan. I ett mål³⁾ var nämligen en rattfyllerist så enfaldig, att han yrkade, att rätten skulle anse den omständigheten som förmildrande, att han endast kunde starta och aldrig tidigare i sitt liv kört bil. Rätten ansåg fastmera detta förhållande vara till den tilltalades nackdel, särskilt som han varit så berusad, att han ej efteråt kunde erinra sig något av det inträffade, fastän han kolliderat med såväl människor som husväggar.

Naturligtvis kunna sådana situationer uppkomma, där nöd friar från ansvar för rattfylleri. Något till högsta instans full- följt mål finnes ej, där detta erkännes. I ett mål⁴⁾ inför högsta domstolen yrkades frikännande på grund av föreliggande nöd- situation. En brandsoldat hade vid utryckning fört brandbilen och då varit spritpåverkad. Han fälldes till ansvar under moti- vering, att annan körkunnig person stått till buds..

Som delvis redan framgått av det föregående, uppställer praxis krav på förflyttning av fordonet för att förande skall an- ses ha förelegat. Sträckan behöver emellertid vara endast någon centimeter. Visserligen har från åtskilliga håll framhållits, att straff bör inträda på ett tidigare stadium. Justitiekanslern säger år 1931⁵⁾, att „förande av automobil torde få anses ha börjat

¹⁾ NJA 1940 B 851, 1938 B 252, 1938 B 267, 1938 B 817 och 1937 B 625.

²⁾ NJA 1936 B 490.

³⁾ Motorföraren nr 1 år 1939. Målet förekom vid Stockholms R. R..

⁴⁾ NJA 1944 B 460.

⁵⁾ NJA 1931 s. 138.

så snart vederbörande satt motorn igång i avsikt att köra; eljest kunde en berusad person ställa till stor förödelse innan polisen hade möjlighet ingripa". Detta har ej erkänts i praxis. Kravet på märkbar förflyttning finnes kvar. Sålunda frias en person i en hovrättsdom¹⁾ under motivering, att „vid det förhållandet, att bilen icke satts igång, personen icke kunde anses hava fört bilen". Så sent som år 1944 yrkas i ett mål²⁾ inför högsta instans, att rattfylleri skall anses föreligga redan när vederbörande startat motorn. Domstolarna äro emellertid ej benägna att gå ifrån rörelserекvisitet. Härigenom finnes fortfarande en viss skillnad mellan den svenska lagens tillämpning och vad som gäller enligt dansk och norsk rätt. Således upprätthålles kravet på förflyttning, men å andra sidan är det ej av betydelse, huruvida bilens motor varit tillkopplad eller ej, eller huruvida föraren suttit vid ratten eller befunnit sig utanför bilen.

Är rattfyllerilagen i likhet med vägtrafikstadgan tillämplig endast å allmän väg? Det har ett par gånger förekommit,³⁾ att högsta domstolen dömt för rattfylleri, när körningen företagits endast på enskild väg och avbrutits innan fordonet kommit ut på allmän väg. I bägge fallen har i domen angivits, att fordonet framförts på enskild väg i avsikt att komma ut på den allmänna vägen. Färd på enskild väg utan sådan avsikt har ej varit före i något mål inför högsta instans, varför denna fråga är lämnad öppen. Praxis kan således tolkas på två sätt. Antingen skall rattfyllerilagen tillämpas, oavsett området är allmänt eller enskilt, eller också skall lagen gälla endast vid färd på allmän väg och vid försök att komma ut på sådan väg. Att avsikten betonas i bägge domarna giver stöd för antagandet, att färd på enskilt område utan nämnd avsikt är straffri. Detta motsäges dock av den i övrigt genomgående principen i den svenska rattfyllerilagen, att för straff fordras fullbordat brott.

Det finnes flera fall, där vederbörande i spritpåverkat till-

1) SvJT 1932 rf. s. 78.

2) NJA 1944 s. 307.

3) NJA 1938 s. 285 och NJA 1944 B 537.

stånd har haft dimmiga begrepp om vad som är „väg“. När en handelsresande från Halmstad var på tillfälligt besök i Varberg och där körde omkring på gatorna med sin bil, märkte han plötsligt, att gatan tog slut och fortsatte i form av en trappa¹). Han lät emellertid ej avskräcka sig utan lade in lägsta växel och hade redan kommit en bit uppför trappan, när polisen tog honom. I ett par andra fall²) har järnvägsanläggning använts som „väg“. Mycket dramatiskt var det som år 1938 förekom i Malmö. En chaufför försökte att med en stor lastbil taga sig över en järnvägsbro. Ett växlande lok befann sig just mitt ute på bron, men lokföraren såg faran i tid och hann stanna. Chauffören däremot fortsatte tills han var två meter från lokomotivet.

Rattfyllerimålen ha blivit oerhört talrika, även inför högsta instans. Kulmen nåddes under slutet av 1930-talet. Följande sifferuppgifter giva i viss mån en antydning om, i vilken omfattning ifrågavarande lag tillämpas. År 1938 blevo av underdomstolarna 1635 personer ådömda straff för rattfylleri. År 1940 hänskötos ungefär 200 rattfyllerimål till högsta domstolens prövning; d. v. s. vart sjunde mål inför högsta instans gällde rattfylleri. Antalet fullföljda mål har sedan tenderat att avtaga. Detta beror till största delen dels på att totala antalet rattfyllerimål minskat genom inskränkningarna i motorfordonstrafiken i följd av avspärrningen och dels på att 1941 års lagändring³) medförde betydande förenklingar i bevisningen.

Helt kan man dock ej i detta sammanhang bortse ifrån, att högsta domstolens vidsträckt tolkning av begreppet „förande“ haft viss betydelse. Således ligger det nära till hands att antaga, att rattfyllerister avstå från att överklaga med hänsyn till de högre instansernas extensiva lagtolkning.

¹) Motorföraren nr 2 år 1938.

²) NJA 1935 B 939 och Motorföraren nr 11 år 1938. I dessa fall har dessutom SL kap. 19 tillämpats.

³) Denna lagändring hade stor praktisk betydelse, eftersom man genom den fick en objektiv metod att mäta graden av en persons spritpåverkan. Promille-systemet fungerar smidigt i jämförelse med det äldre systemet, där mer eller mindre subjektiva vittnesutsagor voro utslagsgivande.

Enligt gällande lag är det endast vissa fordon, som anses särskilt farliga för trafiken, om de framföras av spritpåverkad person¹⁾. Redan 1934 framhöll Nationalföreningen för trafiksikkerhetens främjande i sitt remissyttrande, att lagen borde straffbelägga trafikfylleri överhuvud och ej inskränka sig till vissa motorfordon. Denna tanke återfinnes i det förslag till vägstrafikstadga,²⁾ som framlades år 1944. Här upptages en bestämmelse om fordonsfylleri.

¹⁾ Samtliga här behandlade rättsfall ha varit anknutna till automobil eller motorcykel. I lagtexten (se not 1 s. 274) nämnes dock även »traktortåg«, men intet mål inför högsta instans förekommer, där det yrkas ansvar för rattfylleri vid förande av traktortåg. Några för traktortåg säregna spörsmål behöva emellertid ej uppkomma, eftersom vägstrafikstadgan § 1 innehåller klara begreppsbestämningar. Traktortåg definieras sålunda som »motorredskap och därmed sammankopplat släpfordon«. Vad som förstås med motorredskap och släpfordon anges utförligt i samma §.

²⁾ SOU 1944:18.