

Nr 154

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till viss lagstiftning om trafiknykterhetsbrott; given den 11 oktober 1974.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

CARL GUSTAF

LENNART GEIJER

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en tidsbegränsad lag som medger att viss försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov skall få äga rum som ett led i samhällets åtgärder för främjande av trafiknykterheten. Enligt förslaget skall rutinprov få tas på motorfordonsförare vid i förväg beordrad trafikkontroll, vid trafikolyckor och vid vissa angivna trafiköverträdelser. Försöksverksamhetens omfattning skall enligt förslaget bestämmas av regeringen. I propositionen föreslås också sådan ändring i straffbestämmelserna om trafiknykterhetsbrott att det s. k. tillbakaräkningsproblemet praktiskt taget försvinner. Vidare föreslås att legitimerad sjuksköterska skall få behörighet att ta blodprov.

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 1975.

1 Förslag till

Lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov

Härigenom förordnas som följer.

1 §

Som ett led i samhällets åtgärder för främjande av trafiknykterheten får i den omfattning som regeringen bestämmer försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov äga rum i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

2 §

Alkoholutandningsprov får under försöksverksamhet som avses i 1 §, utan att skäligen misstanke om brott enligt 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott föreligger, företagas av polisman på

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

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

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

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon på tecken av polisman eller på grund av anvisning som meddelas genom vägmärke eller trafiksignal,

c. skyldighet att ha föreskriven fordonslykta tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motorfordon gäller även förare av terrängmotorfordon och traktor med släpfordon.

3 §

Alkoholutandningsprov enligt 2 § får företagas endast på eller i nära anslutning till den plats där kontrollen eller polisingripandet äger rum.

Provtagningen skall ske på sätt som ej utsätter den på vilken provet företages för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl ej föranleder annat, skall provet företagas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

4 §

Vägrar den på vilken alkoholutandningsprov skall företagas enligt 2 § att medverka till sådant prov, får blodprov tagas och läkarundersökning för utrönande av alkoholpåverkan äga rum.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975 och gäller till utgången av juni 1976.

2 Förslag till

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

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

Nuvarande lydelse

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.

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

Hade förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses ha varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men *uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.*

Den som fört motorfordon eller terrängmotorfordon eller traktor med släpfordon 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 motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon 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.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975.

3 Förslag till

Lag om ändring i rättegångsbalken

Härigenom förordnas att 28 kap. 13 § rättegångsbalken skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

28 KAP.

13 §

Beträffande kroppsvisitation och kroppsbesiktning gälle i tillämpliga delar vad i 4, 8 och 9 §§ är stadgat om husrannsakan. Är fara i dröjsmål, må åtgärd, som nu sagts, beslutas av polisman.

Förrättning, som är av mera väsentlig omfattning, skall verkställas inomhus och i avskilt rum. Verkställs den av annan än läkare, skall såvitt möjligt ett av förrättningsmannen anmodat trovärdigt vittne närvara. Blodprov må ej tagas *eller annan mera ingående undersökning utföras av annan än läkare.*

Förrättning, som är av mera väsentlig omfattning, skall verkställas inomhus och i avskilt rum. Verkställs den av annan än läkare, skall såvitt möjligt ett av förrättningsmannen anmodat trovärdigt vittne närvara. Blodprov må ej tagas *av annan än läkare eller legitimerad sjuksköterska. Annan mera ingående undersökning må utföras endast av läkare.*

Kroppsvisitation eller kroppsbesiktning å kvinna må ej verkställas eller bevitnas av annan än kvinna eller läkare.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975.

Utdrag av protokollet över justitieärenden hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 11 oktober 1974.

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena ANDERSSON, statsråden STRÄNG, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, FELDT, GUSTAFSSON, ZACHRISSON, HJELM-WALLÉN.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Geijer, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *viss lagstiftning om trafiknykterhetsbrott* och anför.

1 Inledning

Kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott¹, i det följande kallad trafiknykterhetskommittén, som med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallats av chefen för justitiedepartementet för att göra en allmän översyn av lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott, avlämnade år 1970 betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott — Förslag 1970. Betänkandet innehåller bl. a. förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott och till lag om alkoholutandningsprov på förare av motordrivet fordon. Förslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren (RÅ), Svea hovrätt, hovrätten över Skåne och Blekinge, hovrätten för Övre Norrland, rikspolisstyrelsen, kriminalvårdsstyrelsen, socialstyrelsen efter hörande av ett antal länsnykterhetsnämnder, statens rättskemiska laboratorium, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, försäkringsinspektionen, statskontoret, riksrevisionsverket, universitetskanslersämbetet efter hörande av samtliga medicinska fakulteter, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Blekinge, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs och Norrbottens län, trafikmålskommittén, socialutredningen, Svenska kommunförbundet, Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Sveriges akademikers centralorganisation

¹ Ledamöter f. d. hovrättspresidenten Maths Heuman, tillika ordförande, samt riksdagsmännen Hugo Bengtsson i Landskrona, Rune Hedlund, Erik Larsson i Öskevik, Carl-Wilhelm Lothigius och Eric Petersson. Experter numera docenten, jur. och fil. doktor Hans Klette, professorerna Knut Sveri, Hans Thornstedt, Roger Bonnichsen och Leonard Goldberg, överläkaren Kjell Bjerver, överläkaren, bitr. professor Gunnar Lundquist samt direktören Rune Andréasson.

(SACO), Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges tingsrättsdomare (domareföreningen), Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges statsåklagare, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges åklagare, Föreningen Sveriges skyddskonsulenter och skyddsassistenter, Trafikförsäkringsföreningen, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens Riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Riksförbundet mot alkoholmissbruk, Föreningen för medicinska alkoholfrågor, De kristna samfundens nykterhetsrörelse, Svenska nykterhetsvårdsförbundet, Svenska polisförbundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation samt Svenska lokaltrafikföreningen. Yttranden har vidare kommit in från Sveriges socialdemokratiska ungdomsförbund (SSU) och Sveriges ungdoms helnykterhetsförbund.

RA har bifogat yttranden av överåklagarna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt av länsåklagarna i Uppsala, Kalmar, Kopparbergs, Västernorrlands och Jämtlands län. Flera länsstyrelser har överlämnat yttranden av bl. a. lokala polismyndigheter, länsnykterhetsnämnder, nykterhetsnämnder, länsläkare och sociala centralnämnder inom länet.

Bland de i betänkandet framlagda förslagen märks bl. a. ett förslag enligt vilket polisen skall få befogenhet att i vissa situationer företa *alkohol-utandningsprov* rutinmässigt på motorfordonsförare i trafiken, dvs. även på förare som inte skäligen kan misstänkas för trafiknykterhetsbrott. Syftet med förslaget är att öka möjligheterna att upptäcka trafiknykterhetsbrott och att därigenom förstärka trafiknykterhetslagstiftningens allmänpreventiva effekt.

Ett annat av kommitténs förslag går ut på att ansvar för rattfylleri eller rattnykterhet på grund av viss blodalkoholhalt skall kunna inträda inte bara som f. n. när det är styrkt att den för resp. brott gällande promillegränsen har överskridits redan under själva färden utan även i fall där alkoholförtäring före färdens slut har lett till att promillegränsen har uppnåtts efter färden. Syftet med detta förslag är att komma till rätta med det s. k. *tillbakaräkningsproblemet*, dvs. det problem som uppstår när en misstänkt påstår att färden skett i så omedelbar anslutning till spritförtäringen att denna ännu inte hunnit medföra några straffbara verkningar.

Kommitténs nu anförda förslag har under remissbehandlingen fått ett gynnsamt mottagande av nästan samtliga remissinstanser.

Jag ämnar i det följande ta upp frågan om alkoholutandningsprov samt tillbakaräkningsproblemet till närmare övervägande. En annan fråga som tas upp till behandling är om det bör införas en befogenhet för annan sjukvårdsutbildad personal än läkare att ta blodprov på personer som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott.

2 Nuvarande straffbestämmelser

Nu gällande bestämmelser om trafiknykterhetsbrott finns i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen, TL). Lagrummet skiljer mellan två brottstyper, ett grövre brott, rattfylleri, som regleras i 1 mom. och ett lindrigare brott, som allmänt brukar betecknas som rattonykterhet, vilket regleras i 2 mom.

Enligt 1 mom. första stycket inträder ansvar för *rattfylleri*, om föraren under färden har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på betryggande sätt. Hade föraren under färden en alkoholkoncentration i blodet av minst 1,5 ‰, skall han anses ha varit så påverkad som förutsätts för ansvar.

Om föraren har varit så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet, inträder enligt andra stycket samma moment ansvar såsom för rattfylleri. Någon promilleregeln finns inte för detta fall.

Sådant ansvar för rattfylleri som grundas på påverkansrekvisitet inträder för förare av motordrivet fordon. Den särskilda promilleregeln i första stycket av momentet är däremot tillämplig endast på förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon.

Straffsatsen i 1 mom. omfattar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Ansvar enligt 2 mom. för s. k. *rattonykterhet* inträder, om alkoholkoncentrationen i förarens blod har uppgått till minst 0,5 men ej till 1,5 ‰ i fall då det likväl inte är styrkt att föraren har varit så påverkad som sägs i 1 mom., dvs. så påverkad att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på betryggande sätt. Denna brottstyp, som uteslutande anknyter till den konstaterade alkoholhalten i förarens blod, är sålunda subsidiär i förhållande till det svårare brottet rattfylleri.

Bestämmelsen i 2 mom. gäller — i likhet med promilleregeln i 1 mom. — förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon. Straffsatsen omfattar dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

I fråga om blodprov gäller rättegångsbalkens regler om kroppsbesiktning. Detta innebär bl. a. att det skall föreligga skälig misstanke om rattfylleri eller rattonykterhet för att blodprov skall få tas på föraren.

3 Rutinmässiga alkoholutandningsprov

3.1 Allmänt

Under senare år har alkoholanalys av utandningsluften (utandningsprov) kommit att användas i allt fler länder vid ingripanden mot motorfordonsförare som misstänks för trafiknykterhetsbrott. I Sverige började polisen år 1956 att använda utandningsprov. Olika slag av utand-

ningsapparater har konstruerats. En apparat som länge har använts i Sverige är Alcotest, som till funktion och verkningsgrad är hänförlig till grövre s. k. "screeningmetoder" eller kvalitativa prov. Dessa prov har till huvudsakligt ändamål att via utandningsluften påvisa närvaro eller frånvaro av alkohol i blodet eller att ge en grov uppfattning huruvida blodalkoholhalten har uppnått ett visst gränsvärde, t. ex. 0,5 ‰ eller 0,8 ‰. På senaste tid har polisen övergått till att använda utandningsapparatur av fabrikatet Alcoyser som är av samma typ som Alcotest men vars ampuller är billigare i inköp än Alcotestampullen.

Alcotest- och Alcoyserapparaterna består av gummimunstycke, ampull och plastblåsa. Den som skall undergå prov blåser genom munstycket och ampullen blåsan full med luft. Om utandningsluften innehåller alkohol, färgas kristallerna i ampullen mer eller mindre gröna. På ampullen finns en vit resp. röd markeringsring, som delar kristallsiktet i två delar och som på den version som används i Sverige markerar en blodalkoholhalt av 0,5 ‰. Om kristallerna färgas gröna upp till eller över denna ring, tyder detta sålunda på en blodalkoholhalt av 0,5 ‰ eller däröver.

Ett annat sätt att utföra utandningsprov är att använda s. k. kvantitativa apparater vilka är så konstruerade att de kan ge betydligt noggrannare analys av utandningsluften och därmed bättre uppfattning om blodalkoholhalten än vad Alcotest och därmed jämförliga metoder kan göra. Breathalyzer-Ethanograph är den kvantitativa apparat som utomlands har använts mest. Den är innesluten i en metallåda med måtten $22 \times 25 \times 20$ cm och väger 7 kg. Den drivs elektriskt. De kvantitativa apparaterna kan emellertid handhas endast av specialutbildad personal och måste fortlöpande kontrolleras av särskilda tekniker. Detta medför bl. a. att dessa typer av apparater endast i begränsad utsträckning kan användas vid kontroller ute i trafiken.

Nya typer av utandningsapparater är under utveckling i olika länder. Sålunda har nyligen konstruerats apparater av en enkel lätthanterlig typ. I tekniskt hänseende innehåller dessa apparater, som till omfånget närmast kan liknas vid en mindre transistorradio, s. k. fuel-celler. Det kan antas att denna nya typ av apparater kan ge ett mera noggrant besked om blodalkoholhalten än vad Alcotest och Alcoyser förmår göra. Varje sådan apparat kan användas ett obegränsat antal gånger under ett år eller mera. Utprovnigen i Sverige av skilda modeller av denna typ av apparat har påbörjats men torde inte vara klar förrän om cirka ett år.

Alkoholutandningsproven används i Sverige f. n. endast som ett hjälpmedel för polisen vid bedömningen av om det i ett visst enskilt fall finns anledning att låta ta ett blodprov på föraren. Som nämnts måste skälig misstanke om rattfylleri eller rattonykterhet föreligga för att blodprovet skall få tas.

I första hand är polisen sålunda f. n. hänvisad att bedöma förarens

nykterhetstillstånd på grundval av yttre iakttagelser. Omständigheter som därvid kan ge skäl att misstänka trafiknykterhetsbrott är alkohol-lukt från andedräkten eller andra tecken på alkoholpåverkan, som sluddrande tal, fumlighet, balansrubbingar, hög ansiktsfärg och glansiga ögon. Även förarens allmänna uppträdande kan vara till ledning vid bedömandet, liksom det sätt på vilket fordonet har förts. Om polismannen finner att föraren skäligen kan misstänkas för trafiknykterhetsbrott, anmodar han föraren att göra ett utandningsprov. Sådant prov brukar dock underlätas i de fall då alldeles klara rattfyllerisyntom föreligger och då det alltså inte finns behov av något ytterligare underlag för ett beslut om tagande av blodprov. Utandningsprovet tas i allmänhet på platsen för ingripandet och äger i regel rum i en polisbil eller i en särskild utredningsbuss.

Det finns i dag inte några särskilda bestämmelser som uttryckligen tar sikte på att reglera utandningsprovets användning. Olika uppfattningar har också framförts om utandningsprovets rättsliga ställning. Gemensamt för de olika uppfattningarna är emellertid att polisen, sådant rättsläget är i dag, inte bör begära utandningsprov på andra än sådana förare som redan före provtagningen skäligen kan misstänkas för trafiknykterhetsbrott.

3.2 Kommitténs förslag

Som tidigare nämnts föreslår trafiknykterhetskommittén att alkoholutandningsprov (med Alcotest) skall få tas inte bara som hittills på förare som misstänks vara påverkade utan också rutinemässigt på förare som inte visar några som helst tecken på att ha förtärt alkohol. De rutinemässiga proven skall få tas vid trafikkontroller som är beordrade i förväg, och vidare i samband med trafikolyckor och vissa trafiköverträdelser. Användningen av alkoholutandningsprov föreslås reglerad i en särskild lag.

Bakom förslaget ligger undersökningar som kommittén har låtit utföra, bl. a. i form av simulerade trafikkontroller under varierande betingelser. Undersökningarna har gett ett resultat som entydigt visar att polisens möjligheter att vid trafikkontroller avslöja alkoholdoft eller andra tecken på alkoholpåverkan är mycket begränsade. Förare med straffbar alkoholhalt i blodet undgår i många fall misstanke och upptäckt därför att de utåt sett förefaller helt nyktra. I drygt hälften av de observationer som gjordes med avseende på förare med blodalkoholhalter inom området 0,5—1,0 ‰ och i närmare hälften av observationerna inom området 1,0—1,5 ‰ uppkom vid de simulerade kontrollerna över huvud taget inte någon misstanke hos kontrollanten. Det är naturligtvis svårt att på grundval av de förhållanden som råder vid en simulerad trafikkontroll få en säker uppfattning om läget under verkliga förhållan-

den. De skillnader som därvid föreligger torde emellertid enligt kommitténs mening i stort sett verka i den riktningen att upptäcktsmöjligheterna under verkliga förhållanden är ännu mindre än vid de simulerade kontrollerna.

Kommittén framhåller att upptäcktsmöjligheterna kommer att förbättras om man inför rutinmässiga utandningsprov och att sådana prov torde få en stark allmänpreventiv effekt.

I detta sammanhang bör vidare nämnas att kommittén i sitt betänkande också har framhållit betydelsen av att få fram mer tillförlitliga uppgifter än hittills angående *alkoholpåverkade förares roll i trafikolyckorna*. För att undersökningar härav skall kunna ge säkra resultat förutsätts att alkoholprov kan tas systematiskt på samtliga förare som har varit inblandade i sådana olyckor. Kommittén konstaterar att möjligheterna härtill förbättras om förslaget om rutinmässiga utandningsprov genomförs. Därutöver krävs emellertid enligt kommittén att man löser frågan om möjlighet att för statistiskt ändamål ta blodprov från förare som dödats vid trafikolyckor eller som skadats så svårt att utandningsprov inte kan företas.

3.3 Remissyttrandena

Nästan samtliga remissinstanser godtar trafiknykterhetskommitténs förslag att polisen skall få befogenhet att i vissa situationer företa prov på förare som inte skäligen kan misstänkas för trafiknykterhetsbrott (s. k. rutinmässiga utandningsprov). Många av dessa remissinstanser, däribland *rikspolisstyrelsen*, framhåller i likhet med kommittén att införande av rutinprov kan antas öka upptäcktsmöjligheterna och ge en stark allmänpreventiv effekt. *Svea hovrätt* påpekar vidare att man med rutinproven kan få ökad upplysning om alkoholpåverkade förares andel i trafikolyckorna och om det s. k. mörktalet för trafiknykterhetsbrotten.

Vissa remissinstanser tar upp frågan om de principiella betänkligheter mot den föreslagna ordningen som skulle kunna anföras från integritets-skyddssynpunkt. *Svea hovrätt* och *statens trafiksäkerhetsverk* anser att det intrång på den personliga integriteten som rutinproven kan medföra inte är större än att det kan accepteras med hänsyn till trafiksäkerheten. *MHF* intar samma ståndpunkt och menar att obehaget för skötsamma förare, vare sig de är helnyktra eller inte, att behöva underkasta sig rutinprov bör framstå som ett ringa offer för trafiksäkerheten. Av förbundets remissvar framgår vidare att det i syfte att utröna allmänhetens inställning till frågan om rutinprov uppdrog åt SIFO att i oktober 1970 göra opinionsmätningar på ett urval av 600 personer. Av de tillfrågade ansåg 86 % att polisen skall ha rätt att vid trafikkontroller genom utandningsprov kontrollera nykterheten hos bilförarna över lag, 11 %

svarade "nej" och 3 % "vet ej". *Länsstyrelsen i Älvsborgs län, överåklagaren i Göteborg* och *länsnykterhetsnämnden i Västernorrlands län* anser visserligen att rutinproven utgör ett ingrepp i den personliga integriteten som måste inge betänkligheter men godtar ändå utredningens förslag.

Socialstyrelsen anger att den ansett sig böra stanna för att tillstyrka förslaget om rutinprov, främst med tanke på dess obestridliga värde för trafiksäkerheten. Den irritation som proven torde komma att väcka hos allmänheten kan mildras avsevärt, om myndigheterna i god tid informerar allmänheten om polisens vidgade befogenheter på området och samtidigt förklarar varför rutinprov har ansetts behövliga.

Av de remissinstanser som tillstyrker förslaget om rutinprov framhåller några, bl. a. *RA, hovrätten över Skåne och Blekinge, länsstyrelsen i Västernorrlands län* och *domareföreningen*, vikten av att man så långt detta är möjligt undviker s. k. falskt positiva utandningsprov, dvs. prov som felaktigt indikerar en straffbar blodalkoholhalt. *RA* framhåller att det i rättssäkerhetens intresse är viktigare att undvika sådana prov än att vissa förare med straffbar blodalkoholhalt går fria. De förslag som kommittén har lagt fram angående tillvägagångssättet vid utandningsproven bör därför beaktas. *Domareföreningen* ifrågasätter om inte reglerna för tillvägagångssättet vid tagande av rutinprov bör fastställas av Kungl. Maj:t.

Föreningen för medicinska alkoholfrågor framhåller, att möjligheterna att kontrollera trafikanterna utan användning av utandningsprov är ytterst begränsade men att proven måste bli föremål för ytterligare forskning för att man skall få fram tillförlitligare apparatur.

Några remissinstanser är tveksamma till förslaget om rutinprov. Till dem hör *KAK*, som ändå inte vill motsätta sig förslaget, om detta kan tillämpas på ett sätt som inte är alltför stötande för den laglydiga allmänheten. *Länsnykterhetsnämnden i Gävleborgs län* och *polismyndigheten i Alingsås* ifrågasätter om inte rutinproven kan leda till ett alltför kraftigt ingrepp i den personliga friheten. *Länsåklagaren i Kalmar län* anser, att det är viss risk för att en stark irritation kan uppstå hos allmänheten, om polismännen är alltför nitiska vid tillämpningen av lagstadgandet. *SACO* befarar att utandningsprovet är bristfälligt, när det gäller att avskilja oskyldigt misstänkta. De båda sistnämnda remissinstanserna ser helst att man begränsar sig till en försöksverksamhet. Även *medicinska fakulteten vid Uppsala universitet* förordar en försöksverksamhet, som bör kombineras med ökade möjligheter att ta blodprov på förare som skadats eller dödats i trafikolyckor.

Länsläkaren i Hallands län är beredd att tillstyrka rutinprov endast vid trafikolyckor och trafiköverträdelser.

LO är negativt inställd till förslaget om rutinprov vid i förväg beordrade trafikkontroller. Förslaget förutsätter att provtagning kan ske smi-

digt och i övrigt på ett sådant sätt att proven inte framstår som anstötliga ingrepp i den personliga integriteten. Vad kommittén har anfört om detta förslag ger enligt LO:s mening inte tillräckliga garantier för en tillfredsställande tillämpning i praktiken. LO kan därför inte tillstyrka förslaget i denna del i föreliggande utformning.

Förslaget om rutinprov avstyrks av *länsåklagaren i Kopparbergs län* som anser, att rutinproven skulle sakna betydelse i preventivt hänseende och att de skulle komma att utgöra en belastning för polisen i dess förhållande till allmänheten. Även *länsnykterhetsnämnderna i Stockholms län* och *Jämtlands län* avstyrker förslaget. Detsamma gäller *polismyndigheterna i Trelleborg, Eksjö* och *Vetlanda*. Sistnämnda två instanser framhåller, att rutinproven utgör ett avsteg från huvudregeln att tvångsmedel skall tillgripas bara mot personer som är misstänkta för brott.

Föreningen Sveriges polismästare anser att det inte finns någon anledning att begränsa användningen av rutinprov till de av kommittén angivna situationerna. Polisman bör generellt ha rätt till en sådan kontrollåtgärd som rutinprov innebär. Några risker för rättssäkerheten är inte att befara med en sådan vidsträckt rätt. *Polismyndigheterna i Karlskrona* och *Jakobsberg* föreslår att rutinprov skall få tas vid alla slag av trafikkontroller. Enligt sistnämnda myndighet torde bedömningen huruvida skäl föreligger i det enskilda fallet att företa utandningsprov utan risk för missbruk kunna överlåtas på den enskilde polismannen. De anvisningar för lagens tillämpning som förutsätts komma att utfärdas av rikspolisstyrelsen torde kunna räcka som vägledning i tveksamma fall.

3.4 Frågans vidare behandling

Frågan om rutinmässiga alkoholutandningsprov har uppmärksamats i riksdagen. I motion (1973: 267) till 1973 års riksdag begärdes sålunda lagstiftning som ger polisen rätt att använda alkoholutandningsprov enligt de riktlinjer som finns skisserade i kommitténs betänkande. I justitieutskottets betänkande (JuU 1973: 12) i anledning av motionen, som också innehåller vissa andra yrkanden, anges att utskottet förutsätter att proposition på grundval av kommitténs förslag kommer att utan onödigt dröjsmål föreläggas riksdagen. Mot bakgrund härav finner utskottet inte anledning föregripa de ställningstaganden i ett större sammanhang som förestår beträffande de i motionen upptagna spörsmålen.

Rikspolisstyrelsen har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 21 juni 1973 hemställt att det av kommittén framlagda förslaget till lag om alkoholutandningsprov på förare av motordrivet fordon måtte genomföras snarast utan avvaktan på behandlingen i övrigt av kommitténs förslag. Enligt styrelsens mening framstår det som utomordentligt angeläget att utnyttja alla möjligheter att effektivisera metoderna för kontroll av fordonsförarnas alkoholpåverkan. Styrelsen framhåller att de av kommittén

utförda undersökningarna talar starkt för att en befogenhet för polisen att ta rutinprov på fordonsförare härvid avsevärt skulle komma att underlätta polisens arbete och öka upptäcktsmöjligheterna i fråga om trafiknykterhetsbrott.

Frågan om blodprovstagning på den som på grund av trafikskada införs till sjukhus har i anledning av en motion behandlats av riksdagen hösten 1973 (TU 1973: 22). Av trafikutskottets utlåtande framgår bl. a. att socialstyrelsen, som yttrade sig över motionen, delar den av motionärerna — och tidigare av kommittén — framförda synpunkten att blodprovstagning i nu avsedda fall skulle vara en angelägen åtgärd och anser det därför önskvärt att sådana undersökningar kan komma till stånd. Utskottet anser för sin del den aktualiserade frågan vara av stor vikt men erinrade om att frågeställningen behandlats i kommitténs förslag som nu är föremål för prövning inom Kungl. Maj:ts kansli. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida i ämnet anser utskottet därför inte påkallad.

Slutligen bör i detta sammanhang nämnas att det i en motion till 1974 års riksdag (1974: 1433) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär försöksverksamhet som klargör alkoholens roll vid trafikolyckor. I motionen hänvisas bl. a. till kommitténs förslag om rutinmässiga utandningsprov vid trafikolyckor. I fall då föraren dödats eller skadats bör det enligt motionärernas mening övervägas att införa rutinmässiga undersökningar av blodalkoholhalten, under förutsättning att rättsliga komplikationer kan undanröjas under former som är betryggande för den personliga integriteten. Trafikutskottet har uppskjutit behandlingen av motionen till hösten 1974.

4 Tillbakaräkningsfrågan

4.1 Rättsläget

För ansvar enligt nuvarande straffbestämmelser som direkt tar sikte på alkoholhalten i blodet krävs att den alkohol som föraren har förtärt före eller under färden har lett till att blodalkoholhalten vid någon tidpunkt *under* själva färden uppgick till eller översteg den promillegräns som gäller för resp. brott. Har promillegränsen nåtts först *efter* färden, inträder sålunda f. n. inte något straffansvar. Eftersom blodprovet i regel kan tas först en tid efter det att färden har avslutats, kommer sålunda blodprovresultatet att avse en annan och senare tidpunkt än den som är rättsligt avgörande. Tiden mellan färdens slut och blodprovstagningen varierar med hänsyn till bl. a. tidpunkten för gripandet och möjligheten att få tillgång till en läkare som kan utföra provtagningen. Ofta uppgår denna mellantid till en eller två timmar, undantagsvis kan väntetiden bli ännu längre. På grund härav kan i praktiken inträffa fall då visserligen blodprovet visar en blodalkoholhalt över promillegränsen

men där det likväl måste antas att promillegränsen inte var uppnådd under själva körningen. När exempelvis en misstänkt gör gällande att spritförtäringen eller huvuddelen därav ägt rum förhållandevis kort tid före bilkörningen förutsätter sålunda en riktig tillämpning av trafiknykterhetslagstiftningen att man gör en s. k. tillbakaräkning. Denna innebär att man söker beräkna om blodalkoholhalten någon gång under körningen har uppgått till den promillegräns som gäller för brottet.

För att kunna göra en tillbakaräkning måste man utgå från vissa antaganden om den s. k. blodalkoholkurvan, som beskriver hur blodalkoholhalten i en persons blod stiger och sjunker efter alkoholförtäring. Alkoholkurvans förlopp är en funktion av 1) alkoholens uppsugning i blodet (resorption) efter förtäringen, 2) alkoholens fördelning (diffusion) från blodet till kroppens vävnader samt 3) alkoholens försvinnande ur kroppen genom förbränning. I princip har alkoholkurvan först en stigande fas, när uppsugningen överväger och blodalkoholhalten når sitt maximum, och sedan en fallande fas, när uppsugningen är avslutad och enbart förbränning sker.

Den faktor som främst bestämmer blodalkoholkurvans utseende är alkoholförtäringen och omständigheterna kring denna. Andra faktorer av betydelse för alkoholkurvans utseende är kroppsvikten och vattenhalten i kroppen. I praktiken uppvisar blodalkoholkurvan en mängd variationer. främst under den stigande fasen, beroende på att omständigheterna i samband med alkoholförtäringen skiftar starkt. Förutom den mängd alkohol som har förtärts är det av betydelse vilket slag av alkoholhaltig dryck som har intagits samt om förtäringen har skett i samband med mat. Av stor betydelse är vidare om alkoholförtäringen har skett vid en enda tidpunkt eller vid flera tidpunkter under en längre tidrymd. Att alkoholförtäringen sålunda är utsträckt i tiden torde vara det i praktiken vanligaste. I sådana fall kan blodalkoholkurvan uppvisa ett komplicerat förlopp, där den växelvis stiger och sjunker innan den slutar vid noll.

Om blodprovet visar en alkoholhalt som med betydande marginal överskrider promillegränsen samt tidrymden mellan körning och blodprovstagning är ganska kort, kan man i rättstillämpningen ofta utgå från att promillegränsen var överskriden också under körningen. Om blodprovets alkoholhalt däremot överstiger promillegränsen endast obetydligt eller om det har förflutit någon längre tid mellan körning och blodprovstagning, blir det åter ofta nödvändigt att söka avgöra om uppsugningen av all förtärd alkohol i stort sett var avslutad före körningens slut, så att blodalkoholkurvan var sjunkande. I så fall har uppenbarligen blodalkoholhalten under körningen uppgått till minst det värde som blodprovet utvisar. Om däremot kurvan fortfarande var stigande när körningen avslutades, är det vanskligare att bedöma om promillegränsen har varit uppnådd under själva körningen.

I de fall då blodprovets alkoholhalt understiger viss promillegräns uppstår ibland också frågan om inte denna gräns ändå har överskridits under körningen, så att ansvar rätteligen skall ådömas för brottet. Situationen torde då i allmänhet vara den att en längre tid, t. ex. några timmar, har förflutit mellan körning och blodprovstagning. För att kunna fastslå om promillegränsen i sådant fall har överskridits under körningen krävs en mera komplicerad tillbakaräkning. Först söker man avgöra om uppsugningen i stort sett var avslutad före körningens slut, så att blodalkoholkurvan har börjat sjunka. Anser man detta var styrkt, återstår att avgöra om blodalkoholhalten har sjunkit så mycket mellan körningen och blodprovstagningen att promillegränsen var uppnådd under körningen. En sådan beräkning förutsätter att man känner till den hastighet med vilken alkoholen försvinner ur blodet per timme. I praxis beräknas av rättssäkerhetsskäl att alkoholen försvinner ur blodet med lägst 0,08 ‰ per timme.

Utredningen om alkoholförtäringen är som framgår av vad nyss sagts av stor betydelse vid tillbakaräkning, särskilt när det gäller att ta ställning till frågan om alkoholhalten i blodet under körningen var sjunkande eller stigande. Emellertid är det i praktiken ofta mycket svårt eller nästan omöjligt att få tillförlitlig upplysning om alkoholförtäringen. Den misstänktes egna uppgifter är ofta medvetet eller omedvetet oriktiga. Ofta kan hans uppgifter inte kontrolleras. Dessa utredningssvårigheter har dock i viss mån kunnat begränsas sedan man har infört metoden att jämföra blodprovets analysvärde med alkoholhalten i urinprov. År 1955 utfärdades föreskrifter om att man vid läkarundersökning för påvisande av alkohelpåverkan skulle ta även urinprov. Genom urinprov får man ofta en god vägledning när det gäller att bedöma i vilket skede blodalkoholkurvan befann sig under körningen. Det är emellertid inte alltid möjligt att erhålla urinprov från den misstänkte.

I de fall då den misstänktes egna uppgifter om alkoholförtäringen är avgörande för ansvarsfrågans utgång är tillbakaräkningsförfarandet förknäat med sådana vanskligheter att man måste räkna med risker för materiellt oriktiga resultat. Sålunda kan det i varje fall teoretiskt tänkas förekomma fall då en person som är oskyldig till brottet fälls till ansvar på en oriktig uppgift av honom själv, t. ex. att alkoholen har förtärts en längre tid före körningen, varför domstolen antar att så mycket av alkoholen har uppsugits före körningens slut att promillegränsen då var nådd. Ett väsentligt mera praktiskt och därtill ofta förekommande problem utgör emellertid de fall då en person som har kört med straffbar promille frikänns eller inte ens åtalas, därför att det inte kan klarläggas att alkoholförtäringen har avslutats så lång tid före körningen att promillegränsen kan antas ha hunnit uppnås under körningen. En undersökning som trafiknykterhetskommittén har låtit företa tyder på att det i

ett par procent av misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott förekommer att förare, vilkas blodalkoholhalt enligt blodprovet har legat över promillegränsen, undgår åtal eller blir frikända, därför att det inte har kunnat utredas att promillegränsen var uppnådd redan under färden.

Tillbakaräkningsförfarandet har sålunda lett till att åklagare och domstolar i mål om trafiknykterhetsbrott ofta måste göra invecklade beräkningar för att bedöma frågan om promillegränsen har uppnåtts under körningen. Som ett mått både på omfattningen och svårighetsgraden vid dessa bedömningar kan anges att statens rättskemiska laboratorium varje år på begäran av åklagare och domstolar avger omkring 1 000 skriftliga yttranden i tillbakaräkningsfrågor. Många gånger har anledning att inhämta yttrande uppkommit först under huvudförhandlingen i målet. Väntetiden för varje yttrande är i allmänhet fyra veckor.

4.2 Kommitténs förslag m. m.

Kommittén anser det angeläget att man söker en lösning som begränsar de i föregående avsnitt redovisade olägenheterna med behovet av en tillbakaräkning. Enligt kommitténs mening bör därför den principen införas att hela den förtärdade mängden alkohol skall få inverka på bedömningen av ansvarsfrågan. Ansvar skall alltså inträda, om föraren före färdens slut har förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten *under eller efter* färden uppgick till eller överskred den promillegräns som gäller för brottet. I förhållande till gällande rätt innebär detta en ändring såtillvida att ansvar kommer att kunna föreligga också i de fall då promillegränsen uppnås först efter färdens slut. Ett införande av denna princip kommer att medföra att de många komplicerade tillbakaräkningsfallen begränsas starkt. I de fall då blodprovets alkoholhalt når upp till eller överstiger den promillegräns som gäller för brottet kan man fälla till ansvar i enlighet med blodprovresultatet utan att behöva göra någon tillbakaräkning. Inte heller kan alkoholpåverkade förare undgå ansvar genom att sanningslöst invända att spritförtäringen eller huvuddelen därav har ägt rum strax före körningen.

Kommittén framhåller att den föreslagna principen också synes väl försvarlig från allmänt rättspolitiska synpunkter. Bl. a. pekar kommittén på att olika undersökningar visar att påverkansgraden vid samma blodalkoholhalt i allmänhet är högre strax efter alkoholförtäringen, när blodalkoholkurvan stiger, än senare när blodalkoholkurvan faller.

I motion (1973: 267) till 1973 års riksdag har begärts ändrad lagstiftning i överensstämmelse med vad kommittén föreslagit i denna del. Justitieutskottets betänkande (JuU 1973: 12) i anledning av motionen har redovisats i avsnitt 3.4.

4.3 Remissyttrandena

Nästan samtliga remissinstanser godtar eller lämnar utan erinran trafiknykterhetskommitténs förslag till lösning av tillbakaräkningsproblemet, innebärande att ansvar skall inträda om föraren före färdens slut har förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten under eller efter färden uppgick till eller överskred någon av de föreskrivna promillegränserna. I åtskilliga yttranden hälsas förslaget med stor tillfredsställelse. Bland de tillstyrkande instanserna finns *RA, överåklagarna i Stockholm, Göteborg och Malmö, länsåklagarna i Uppsala, Kalmar och Kopparbergs län, de tre hörda hovrätterna, socialstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, medicinska fakulteten vid Umeå universitet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Jönköpings, Blekinge, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Västernorrlands och Norrbottens län, polismyndigheterna i Stockholm, Nacka, Solna, Södertälje, Värnamo, Ljungby, Växjö, Karlskrona, Helsingborg, Lund, Trelleborg, Halmstad, Kinna, Borås, Skara, Gävle och Östersund, länsläkarorganisationen i Kronobergs och Gävleborgs län, trafikmålskommittén, LO, TCO, Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges åklagare, Svenska polisförbundet, MHF, Föreningen för medicinska alkoholfrågor och Svenska lokaltrafikföreningen.*

Socialstyrelsen anser det väsentliga för ansvarsfrågan vara att föraren har fört fordonet med så stor mängd alkohol i kroppen att den i lagen fastställda promillegränsen uppnås, vare sig detta sker under färden eller först efter färdens slut.

Medicinska fakulteten vid Karolinska institutet vill i ett avscende gå längre än kommittén, vars förslag innebär att tillbakaräkning i fortsättningen likväl skall få ske bl. a. i de fall då blodprovets analysvärde ligger under någon av de föreskrivna promillegränserna. Enligt fakulteten bör man helt avstå från tillbakaräkning. Individuella variationer och hypotetiska sammanhang är en olämplig grund för en rättstillämpning som av praktiska skäl är hårt fixerad till promillegränser. Genom att helt slopa tillbakaräkningen kan man sannolikt avstå från att ta urinprov, vilket skulle vara en fördel eftersom sådana prov är belastade med vissa möjligheter till fel beroende bl. a. på tidpunkten för urineringen, vägran eller oförmåga att lämna prov, vätskeintag etc.

Förslaget godtas med viss tvekan av *polismyndigheten i Uppsala, SACO och Motormännens riksförbund*. Sistnämnda instans menar att den föreslagna ändringen är diskutabel från rättssäkerhetssynpunkt. Speciellt gäller detta rattnykterhetsbrottet, eftersom relativt små alkoholmängder kan åstadkomma straffbar alkoholhalt i blodet. De rättspolitiska skäl som har lagts fram i betänkandet samt det förhållandet att påverkan regelmässigt inträder snabbare än straffbar alkoholhalt gör emellertid att förbundet inte anser sig böra avstyrka förslaget.

Polismyndigheterna i Sundsvall och Hudiksvall avstyrker förslaget. Sistnämnda instans anser, att förslaget innebär att man måste söka få en klar bild av absorptionskurvan inte bara under körningen utan också under den tidrymd efter körningen som åtgår för att absorptionskurvan skall hinna passera sitt maximum. Minst två blodprov med visst tidsmellanrum måste därför tas. *KAK*, som också avstyrker förslaget, åberopar att bilförarens olämplighet och farlighet står i sådan proportion till alkoholhalten i blodet, att man från rättssäkerhets- och trafiksäkerhetssynpunkt bör, som hittills, anknyta straffet till blodalkoholhalten under själva körningen. Även om det i vissa undantagsfall kan uppkomma bevisvärigheter rörande alkoholhalten, motiverar inte dessa undantagsfall att man genombryter själva huvudprincipen.

5 Blodprovstagning m. m.

5.1 Rättsläget

I mål om trafiknykterhetsbrott används som särskilda bevismedel dels *blodprovs-* och *urinprovspanalys*, dels *klinisk läkarundersökning* jämte läkarens uttalande om den misstänktes påverkansgrad.

Blodprovstagning och klinisk undersökning genomförs med stöd av bestämmelser i 28 kap. rättegångsbalken (RB). I och för utredning om brott får sålunda enligt 12 § första stycket kroppsbesiktning äga rum på den som skäligen kan misstänkas för brott varå fängelse kan följa. Om det behövs, får enligt paragrafens andra stycke vid kroppsbesiktning tas blodprov och utföras annan undersökning som kan ske utan nämnvärt men. Är fara i dröjsmål, får åtgärden beslutas av polisman. Förrättningen skall äga rum inomhus och i avskilt rum. Blodprov får tas endast av läkare. Likaså får bara läkare utföra annan mera ingående undersökning.

Angående skyldighet för vissa läkare att ta blodprov och utföra klinisk undersökning för påvisande av alkohelpåverkan hos personer som misstänks för trafiknykterhetsbrott finns bestämmelser i 5 § allmänna läkarinstruktionen (1963: 341; senaste lydelse 1972: 689). Där föreskrivs att i allmän tjänst anställda läkare som är verksamma huvudsakligen inom öppen vård samt andra läkare inom den allmänna sjukvården är skyldiga att tillhandagå bl. a. åklagare och polismyndighet med sådana undersökningar och utlåtanden.

Närmare bestämmelser om blod- och urinprovstagning för alkoholbestämning har meddelats av dåvarande medicinalstyrelsen, som också har utfärdat anvisningar för den kliniska undersökningen i anledning av misstanke om sådana brott. Enligt dessa bestämmelser och anvisningar gäller bl. a. följande.

Efter blodprovstagning för alkoholbestämning fylls sex kapillärer med

blod. Kapillärerna tillsluts med proppar och läggs ned i askar som försees med påskrift. Blod- och urinproven samt protokollet från den kliniska undersökningen sänds i särskilt kuvert med expresspost till statens rättskemiska laboratorium, där analys sker. Från det medelvärde som erhålls vid analyserna av innehållet i de olika kapillärerna gör laboratoriet — med hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna — avdrag med i regel 0,14 ‰.

I samband med blodprovstagningen gör läkaren som tidigare nämnts en klinisk undersökning, vars resultat antecknas i ett särskilt protokoll. Vid undersökningen skall läkaren söka utröna om den misstänkte företer tecken på sjukdom av vissa slag samt inhämta uppgifter om eventuell medicinering och alkoholförtäring. Vidare låter läkaren den misstänkte utföra vissa prov, som avser att utröna om denne företer tecken på påverkan. Därvid undersöks bl. a. balansförmågan (gång rakt fram över golvet, vändning under gång, vändning på stället samt "Rombergs skärpta prov", innebärande att personen i fråga har den ena foten placerad framför den andra medan han blundar), allmänt uppträdande, orientering i fråga om tid och rum, tal, inpräglingsförmåga, baklängesräkning och framställningsförmåga. Läkaren antecknar därefter i protokollet sin slutsats av undersökningen. Han skall därvid ange om den undersökte enligt hans uppfattning är a) icke påverkad, b) påverkad av alkohol och i så fall lätt, medelmåttigt eller höggradigt eller c) påverkad av sjukdom, utmattning, sömnmedel eller andra stimulerande eller bedövande medel.

5.2 Kommitténs förslag

Trafiknykterhetskommittén föreslår dels att den kliniska läkarundersökningen på personer som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott behålls, dels att blodprovstagning och klinisk undersökning liksom hittills skall utföras av läkare. Det huvudsakliga skälet för dessa ställningstaganden från kommitténs sida anges vara den tendens till en ökning av antalet drogpåverkade förare som förmärkts och därav följande stärkta krav på läkarmedverkan, när det gäller ingripanden vid trafiknykterhetsbrott.

5.3 Remissyttrandena

Kommitténs förslag att blodprovstagning även i fortsättningen alltid skall utföras av läkare föranleder erinringar från vissa remissinstanser. Detta gäller bl. a. rikspolisstyrelsen, som vidare hävdar, att den kliniska undersökningen bör behållas bara i de fall då det kan misstänkas att föraren är påverkad av annat medel än alkohol och att den då bör utföras av läkare. I fråga om alkoholpåverkade förare saknar enligt styrelsens

mening den kliniska undersökningen varje bevisvärde. Det saknas därför anledning anta att en sjuksköterska skulle inge mindre förtroende än en läkare vid en så enkel medicinsk procedur som blodprovstagning. Om sjuksköterskor får rätt att ta blodprov skulle man också uppnå den stora fördelen att sådana prov nästan alltid kommer att kunna tas inom rimlig tid efter körningen.

Även *riksrevisionsverket* anser, att klinisk undersökning inte behövs när föraren är påverkad av alkohol samt att blodprov då skall få tas av sjuksköterska. Om blodprov kan tas av sjuksköterska, bör kostnaderna kunna bli väsentligt lägre än f. n. Besparingar skulle också kunna nås genom att polisens kostnader för transporter av misstänkta blir mindre i de fall då sjuksköterska finns tillgänglig på närmare håll än läkare.

Länsåklagaren i Kopparbergs län, MHF och De kristna samfundens nykterhetsrörelse anser, att sjuksköterska efter särskild utbildning bör kunna åtminstone i undantagsfall få anlitas för blodprovstagning. Enligt länsåklagaren bör den kliniska undersökningen kunna undvaras i fall då sjuksköterska tar blodprov. Vid behov torde det vara möjligt att höra henne som vittne angående yttre tecken på påverkan hos den misstänkte.

TCO och länsnykterhetsnämnden i Jämtlands län anser, att legitimerad sjuksköterska med särskild utbildning bör kunna överta läkaruppgifterna vid blodprovstagning och klinisk undersökning.

Medicinska fakulteten vid Karolinska institutet biträder kommitténs förslag att den kliniska undersökningen behålls, inte minst med hänsyn till den stigande frekvensen av s. k. drograttfylleri. I likhet med kommittén anser inte heller fakulteten att sjuksköterska bör kunna ersätta läkare vid utredning av trafiknykterhetsbrott. Även om det föreligger uppenbara svårigheter att under en relativt kortvarig och summarisk undersökning av en tidigare okänd person bilda sig en uppfattning om huruvida denne är påverkad av alkohol eller annat medel synes läkaren vara den som genom sin utbildning är bäst lämpad för en sådan bedömning. Fakulteten framhåller också, att det är ett rättssäkerhetskrav att i utredning om trafiknykterhetsbrott med för den enskilde omfattande och kännbara påföljder, deltar så kvalificerad personal som möjligt. I sådana utredningsfall där läkare inte är omedelbart tillgänglig skulle det dock enligt fakultetens mening kunna vara motiverat att utnyttja legitimerad sjuksköterska för blodprovstagningen. Även *länsläkaren i Norrbottens län* anser, att sjuksköterska på läkarmottagning (jourcentral) bör kunna få ta blodprov i avvaktan på läkares ankomst. *Länsläkaren i Hallands län* menar att sjuksköterska med kvalifikation som bestäms av socialstyrelsen möjligen undantagsvis, vid långa avstånd till läkare och trängande behov, skulle kunna få utnyttjas vid tagandet av ett första blodprov och vid urinprovsförfarandet men att läkare sedan skulle göra den kliniska undersökningen och ta nytt blodprov.

Trafikmålskommittén ansluter sig i princip till kommitténs förslag i förevarande frågor men framhåller, att det hade varit intressant om det närmare hade undersökts i vad mån allmänpraktiserande läkare har särskilda förutsättningar att vid klinisk undersökning upptäcka läkemedelspåverkan.

SACO tar upp frågan om skyldigheten för läkare i allmän tjänst att stå till förfogande för blodprovstagning och klinisk undersökning. Denna skyldighet har enligt SACO ofta skapat problem för läkarna, inte minst för de jourhavande läkarna vid sjukhusen. Dessa läkare kommer ofta i en konfliktsituation mellan den akuta sjukvårdens krav och polismyndigheternas önskemål. Vid många tillfällen har denna intressekonflikt orsakat irritation mellan läkare och polis. Det är också mindre tillfredsställande, att man av läkare med ansvarsfulla uppgifter inom den akuta sjukvården kräver en prioritering av trafiknykterhetsfall. SACO anser, att nuvarande bestämmelser bör revideras och att provtagning bör utföras av läkare som genom avtal med polismyndigheten har åtagit sig denna uppgift.

5.4 Rikspolisstyrelsens framställning

Rikspolisstyrelsen har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 juni 1972 hemställt om sådan ändring av 28 kap. 13 § RB att behörighet att ta blodprov på den som misstänks för trafiknykterhetsbrott tillkommer inte endast läkare utan också legitimerad sjuksköterska. Enligt styrelsens mening bör den kliniska undersökningen behållas endast i fall då misstanke föreligger om påverkan av annat ämne än alkohol. Som skäl för framställningen anför styrelsen att den kliniska undersökningen nästan undantagslöst saknar bevisvärde när det är fråga om alkoholpåverkade förare samt att det kan föreligga betydande svårigheter att få läkarhjälp för undersökning och blodprovstagning. Dessa svårigheter gör sig särskilt gällande i glesbygder, där det i många fall förflyter så lång tid mellan körningen och blodprovstagningen att denna ter sig meningslös. Även i tätorter kan svårigheterna att få läkarhjälp för blodprovstagning vara betydande, särskilt nattetid och under helger då jourläkare ofta är strängt upptagna med andra brådskande uppgifter. Även i de fall då den för trafiknykterhetsbrott misstänkte förs till sjukhus kan väntetiden ofta bli lång, om läkaren är upptagen med operation eller annan behandling.

6 Departementschefen

6.1 Rutinmässiga alkoholutandningsprov

Olika undersökningar tyder på att det begås en mängd trafiknykterhetsbrott som aldrig blir upptäckta. Mörktalet, dvs. skillnaden mellan det verkliga antalet brott och det antal brott som kommer till polisens kännedom, är vid denna typ av brottslighet säkerligen mycket stort.

Om trafiknykterhetslagstiftningen skall få den preventiva verkan som är önskvärd, är det nödvändigt att upptäcktsrisken är stor. Ytterst kommer det här an på den subjektivt upplevda upptäcktsrisken, dvs. den risk som den enskilde fordonsföraren tror föreligga för upptäckt om han kör med för hög blodalkoholhalt. Av allt att döma är inte bara den objektiva utan även den subjektivt upplevda upptäcktsrisken f. n. mycket låg. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas för att ändra dessa förhållanden. Härvidlag kommer det i hög grad an på om polisen med största möjliga effektivitet kan kontrollera nykterheten i trafiken.

En särskild svårighet när det gäller polisens övervakning av trafiknykterheten är att så förvånansvärt många av de förare vars nykterhetstillstånd granskas av polisen vid trafikkontroller o. d. undgår misstanke om trafiknykterhetsbrott, trots att de faktiskt har en högre blodalkoholhalt än lagen tillåter. Detta synes gälla inte bara vid lägre blodalkoholhalter utan i stor utsträckning också vid blodalkoholhalter uppemot 1,5 ‰. Genom att dessa förare inte utåt företer sådana tecken på alkoholpåverkan som är ägnade att leda till misstanke om trafiknykterhetsbrott undgår de utandningsprov och därigenom också lagföring och straff.

Polisens nuvarande, i huvudsak på yttre iakttagelser grundade kontroll av fordonsförarnas nykterhetstillstånd är sålunda inte tillräckligt effektiv. Om polisen ges befogenhet att i vissa fall företa utandningsprov rutinmässigt, dvs. oberoende av om föraren kan anses skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott, torde detta leda till avsevärt förbättrade upptäcktsmöjligheter vilket i sin tur bör ha en stark allmänpreventiv effekt. Trafiknykterhetskommittén har i sitt betänkande (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott — Förslag 1970 förordat att polisen får rätt att företa sådana prov. Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det övervägande flertalet av remissinstanserna.

Från praktisk och brottspreventiv synpunkt viktigast är att rutinprov kan få företas vid trafikkontroller. Ett behov av rutinprov föreligger dock även i fråga om förare som varit inblandade i trafikolyckor och förare som begått trafiköverträdelser av vissa slag, t. ex. kört mot rött ljus.

De invändningar som i och för sig skulle kunna riktas mot en ordning med rutinprov är i huvudsak av två slag, dels från rättssäkerhetssynpunkt, dels från integritetsskyddssynpunkt.

Vad avser farhågorna från *rättssäkerhetssynpunkt* gäller det framför allt att se till att en förare vars blodalkoholhalt ligger under den nedre promillegränsen (0,5 ‰) vid ett rutinprov inte riskerar att framkalla ett utslag som felaktigt tyder på att blodalkoholhalten ligger över denna gräns. I så fall följer ju blodprovstagnaing som är ett förhållandevis allvarligt ingrepp i den personliga integriteten och som därför i görligaste mån bör undvikas i nu avsedda fall.

Möjligheten att tillgodose denna rättssäkerhetssynpunkt hänger samman med vilken typ av utandningsapparat som kommer till användning. Trafiknykterhetskommittén fann att Alcotestmetoden — som då var den i Sverige tillämpade metoden — kunde anses tillräckligt tillförlitlig även för rutinprov under vissa förutsättningar. Därvid framlades två olika alternativ. Enligt det ena alternativet (A) skulle man vid rutinprov använda samma ampull som vid prov på förare som var misstänkta för alkoholpåverkan, dvs. 0,5 ‰-ampullen, men avläsa ampullen på ett annat sätt. Det andra alternativet (B) innebar att den s. k. 0,8 ‰-ampullen skulle användas vid rutinprov och att också här en annan avläsningsmetod skulle användas än vid prov på misstänkta. På misstänkt alkoholpåverkade förare skulle 0,5 ‰-ampullen fortfarande tillämpas. Från rättssäkerhetssynpunkt ville kommittén förordas alternativ B men uttalade samtidigt att det borde ankomma på rikspolisstyrelsen att avgöra vilket alternativ som skulle väljas.

Tillförlitligheten av 0,8 ‰-ampullen vid användning av den nya avläsningsmetoden framgår av följande tabell.

Blodalkoholhalt (m. sedvanligt avdrag om 0,14 ‰)	Andel Alcotestprov (%) som felaktigt indikerar 0,5 ‰ eller däröver (laboratorieförsök)
0,20—0,29 ‰	0
0,30—0,39 „	1
0,40—0,49 „	5
	} 2

Av tabellen framgår att risken för att provet skall ge ett utslag som felaktigt tyder på att blodalkoholhalten ligger över den nedre promillegränsen vid 0,5 ‰ är så obetydlig att man i detta sammanhang inte torde behöva tillmäta den någon avgörande betydelse. Som jämförelse kan nämnas att andelen falskt positiva prov vid användning av 0,5 ‰-ampuller och nuvarande avläsningsmetod enligt kommitténs beräkningar skulle bli mångdubbelt större (se SOU 1970: 61 s. 323).

Som tidigare nämnts (avsnitt 3.1) har polisen numera övergått till att använda en annan typ av apparat vid utandningsprov än Alcotest, nämligen apparater av fabrikatet Alcoyser.

På uppdrag av rikspolisstyrelsen har en undersökning utförts vid institutionen för teoretisk alkoholforskning vid Karolinska institutet (professorerna Leonard Goldberg och Roger Bonnichsen) angående tillförlitligheten och användbarheten av Alcoyser-ampullen 0,5 ‰ att användas som ”sällnings”-prov vid bestämning av alkoholhalten i utandningsluften. Undersökningen har visat att Alcoyser-ampullerna för 0,5 ‰ är väl användbara för att tjäna som indikator på förekomsten av alkohol i utandningsluften och indikera om blodalkoholhalten är 0,5 ‰ eller högre. De har angetts vara likvärdiga med Alcotest-ampullerna.

I nyssnämnda undersökning har 0,5 ‰-ampullen av Alcoyser jämförts med 0,5-ampullen av Alcotest. Om rutinprov skall få utföras uppstår frågan om 0,8 ‰-ampullen av Alcoyser är likvärdig med 0,8 ‰-ampullen av Alcotest. Någen sådan undersökning har ännu inte gjorts men skulle enligt uppgift kunna slutföras på 2—3 månader.

När det gäller farhågorna från *integritetsskyddssynpunkt* synes en ordning med rutinmässiga utandningsprov närmast kunna jämföras med de stickprovsvisa kroppsvisitationer som förekommer i samband med tullkontrollen. Det bör emellertid i detta sammanhang kunna antas att alkoholutandningsprovet är avsevärt mindre ingripande samtidigt som det tillgodoser ett betydelsefullt trafiksäkerhetsintresse. Provtagningen bör också kunna ordnas på ett så smidigt sätt att den innebär ett endast ringa obehag för fordonsförarna.

En särskild fråga som har betydelse från integritetsskyddssynpunkt är hur man skall välja ut de förare i trafiken som skall undergå rutinprov vid trafikkontroller. Detta urval bör ske så att något utrymme för godtycke inte ges och så att allmänheten inte ens kan få misstanke om att ovidkommande faktorer spelar in. I allmänhet bör detta önskemål kunna tillgodoses på så sätt att rutinprov företas på alla förare som stoppas vid en trafikkontroll. Om det av praktiska skäl — t. ex. vid en mera allmän förare- och fordonskontroll på en mera starkt trafikerad trafikled — kan tas rutinprov endast på ett mindre antal av de stoppade förarna, är det emellertid angeläget att man i så stor utsträckning som möjligt använder sig av ett helt slumpmässigt urvalssystem.

Sammanfattningsvis torde av det anförda framgå att rättssäkerhetsintresset kan bli reellt tillgodosett vid ett införande av rutinmässiga alkoholutandningsprov och att några bärande invändningar mot sådana prov knappast heller kan resas från integritetsskyddssynpunkt. Genom rutinprov får man ett medel att avslöja många förare med straffbar blodalkoholhalt som nu undgår upptäckt. Användningen av rutinprov kan därför väntas bli ett väsentligt brottsförebyggande element.

Europarådets ministerkommitté antog i april 1974 en resolution angående straff för vägtrafikbrott som begåtts vid förande av fordon under påverkan av alkohol. I resolutionen framhålls att den stadiga ökningen av vägtrafiken påkallar intensifierade ansträngningar för att skapa en enhetlig trafikstrafflagstiftning, att det i trafiksäkerhetens intresse är särskilt betydelsefullt att bekämpa trafikbrott med alla lämpliga medel samt att i många länder körning under påverkan av alkohol är en särskilt vanlig orsak till olyckor. Vidare anförts att effektiviteten av åtgärder mot körning i alkoholpåverkat tillstånd är beroende av den snabbhet med vilken lagföring kan ske. Som en följd härav rekommenderas medlemsstaternas regeringar att vidta åtgärder för att intensifiera trafikövervakningen och förenkla lagföringsproceduren i den utsträckning som är förenlig med rättssäkerhetshänsyn. Vad sålunda anförts i

Europarådets resolution ger också anledning uppmärksamma behovet av en vidgad användning av alkoholutandningsprov som ett medel att bekämpa onykterhet i trafiken.

En synpunkt som bör beaktas när det gäller frågan om införande av rutinmässiga alkoholutandningsprov är vidare den omständigheten att sådana prov öppnar möjligheter att få fram mera tillförlitliga *statistiska undersökningar* av trafiknykterhetsbrottsligheten. Genom rutinprov vid trafikkontroller kan man bl. a. få en uppfattning om det verkliga antalet förare som kör med straffbar blodalkoholhalt i förhållande till antalet kontrollerade förare. Genom att företa sådana prov vid trafikolyckor förbättras också möjligheterna att undersöka vilken roll alkoholpåverkade förare har i sådana olyckor. För att sådana undersökningar skall bli tillförlitliga förutsätts dock att *blodprov* får tas även då förare dödsdats eller skadats så svårt att han inte kan avge ett utandningsprov. Som kommittén anfört (SOU 1970: 61 s. 354) rymmer emellertid frågorna om blodprovstagning på dödade och skadade förare så många problem, särskilt när det gäller humanitära och medicinska aspekter samt sekreteshänsyn, att formerna för en sådan provtagning måste utredas särskilt.

I detta sammanhang bör slutligen också nämnas att det inom OECD:s "Research Group on Effects of Alcohol and other Drugs on Driver Behaviour" år 1971 tillsattes en arbetsgrupp, i vilken Sverige är representerat, med uppgift att planlägga undersökningar i vissa länder om förekomsten av alkoholpåverkan bland förarna i trafiken. Undersökningarna avses tillgå så, att ett antal förare stoppas slumpvis på vissa platser och tider samt ombeds att göra ett alkoholutandningsprov. Ändamålet med undersökningarna är dels att få en uppfattning om frekvensen av alkoholpåverkade förare i olika länder och dels att kunna mäta effekten av olika åtgärder som sätts in i kampen mot trafiknykterheten. Enligt uppgift har undersökningar av detta slag hittills utförts i Kanada och Nederländerna. I allmänhet synes man räkna med att undersökningarna måste bygga på förarnas frivilliga medverkan. Eftersom många förare med straffbar blodalkoholhalt under sådana förhållanden kan tänkas vägra medverka kommer det naturligtvis att bli svårt att få rättvisande resultat av sådana undersökningar. En möjlighet att undanröja denna svårighet är att införa lagstiftning om rutinmässiga alkoholutandningsprov. Förare som vägrar sin medverkan kan då underkastas blodprovstagning. En lagstiftning med angiven innebörd kommer att träda i kraft i Nederländerna den 1 november 1974.

Som har anförts i det föregående har trafiknykterhetskommittén föreslagit att användningen av alkoholutandningsprov — såväl prov på misstänkta som rutinmässiga prov — skall regleras i en särskild lag. Förslaget om införande av rutinmässiga prov utgör sålunda ett led i det samlade åtgärdsprogram på rattfyllerilagstiftningens område som kom-

mittén lagt fram. Bland kommitténs övriga förslag kan här särskilt framhållas sänkningen av rattfyllerigränsen från 1,5 ‰ till 1,2 ‰ och genomförandet av ett mera nyanserat påföljdsval vid rattfylleri.

Vid ett slutligt ställningstagande till bl. a. sistnämnda förslag, vars genomförande i sin tur torde utgöra en förutsättning för den vidgade tillämpning av ansvarsbestämmelserna för rattfylleri som blir följden av en sänkt promillegräns, måste de allmänpreventiva synpunkterna ägnas särskild uppmärksamhet. Det torde därvid inte råda någon tvekan om att risken för upptäckt och lagföring i allmänhet har väsentligt större betydelse än de i enskilda fall utmätta påföljderna. Av vad tidigare anförts framgår att upptäcktsrisken f. n. kan antas vara förhållandevis liten. Det är sålunda angeläget att ändra detta förhållande.

Mycket talar för att införandet av rutinmässiga alkoholutandningsprov i enlighet med kommitténs förslag skulle komma att vinna en bred anslutning hos den svenska allmänheten. I sammanhanget bör erinras om att nästan samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran detta förslag. Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) har i sitt remissyttrande redovisat en SIFO-undersökning från år 1970 som visar att 86 % av 600 tillfrågade personer ansåg att polisen bör ha rätt att vid trafikkontroller kontrollera nykterheten hos bilförarna över lag genom utandningsprov.

Med hänsyn till frågans principiellt viktiga kraktär skulle det emellertid vara värdefullt om man kunde genomföra en *försöksverksamhet* med rutinmässiga prov bland fordonsförare i trafiken innan man tar slutlig ställning till frågan om en permanent lagstiftning om sådana prov. Genom en försöksverksamhet skulle man få en säkrare uppfattning om både hur rutinproven uppfattas av allmänheten och hur de i övrigt utfaller i den praktiska tillämpningen. Rutinprovets effekt från brottsbekämpningssynpunkt skulle också kunna bli föremål för vissa studier. Man skulle samtidigt också kunna få ett bättre underlag för ett samlat ställningstagande till kommitténs betänkande i stort. Mot bakgrund av vad som sålunda anförts finner jag övervägande skäl tala för att förslag nu läggs fram om en sådan försöksverksamhet med rutinmässiga utandningsprov.

Bestämmelser om försöksverksamheten bör ges i en särskild tidsbegränsad lag. Där bör föreskrivas att som ett led i samhällets åtgärder för främjande av trafiknykterheten försöksverksamhet med sådana prov får äga rum i den omfattning som regeringen bestämmer. Rutinprov bör i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag få företas på förare av motorfordon och vissa andra motordrivna fordon som (1) stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll, (2) varit inblandade i trafikolyckor eller (3) begått trafiköverträdelser av vissa slag.

Vid en försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov är det — som understrukits av bl. a. riksåklagaren — särskilt angeläget

att använda en metod som är tillräckligt tillförlitlig från rättssäkerhets-synpunkt. Som framgår av det förut anförda torde 0,8 ‰-ampullen av Alcotest fylla alla rimliga krav i detta hänseende om man tillämpar en av kommittén föreslagen ny avläsningsmetod, vilken innebär att resultatet av provet skall betecknas som positivt endast i de fall då grönfärgningen av kristallerna i ampullen når fram till eller överskrider överkanten av den på ampullen anbringade markeringsringen. Huruvida detsamma gäller 0,8 ‰-ampullen av Alcoyser är ännu inte tillförlitligen klarlagt. En särskild undersökning härom torde böra genomföras med hänsyn till att Alcoyser-fabrikatet enligt vad förut anförts är billigare i inköp än Alcotest och till att polisen numera övergått till Alcoyser (0,5 ‰-ampullen) vid prov på förare som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott. Om resultatet av en sådan undersökning inte skulle föreligga före försöksverksamhetens början, bör 0,8 ‰-ampullen av Alcotest användas i avbidan härpå.

Jag vill i detta sammanhang inte underlåta att fästa uppmärksamheten på det förhållandet att den sålunda föreslagna ordningen kan få till följd att en person som vid prov med en 0,5 ‰-ampull skulle komma att underkastas blodprovstagning och ett senare eventuellt straffansvar för en blodalkoholhalt mellan 0,5 och 0,8 ‰ i en del fall kan komma att gå fri vid rutinkontrollen därför att utslaget på 0,8 ‰-ampullen inte blir så kraftigt att rutinprovet kommer att kunna betecknas som positivt. Detta är givetvis en betydande nackdel. I avvaktan på att en mera exakt fungerande provtagningsapparat kan tas i bruk synes man emellertid från rättssäkerhetsynpunkt inte kunna undvika dessa olägenheter. De är att föredra framför att ett inte obetydligt antal personer på grund av falskt positivt utandningsprov underkastas blodprov med därav följande konsekvenser — vederbörande får avbryta sin färd, lämna ifrån sig fordonet till polisen osv. Det bör också hållas i minnet att det här alltid kommer att vara fråga om personer som utåt sett inte företer några som helst tecken på att vara påverkade — och som alltså f. n. skulle passera helt obemärkta vid en trafikkontroll — medan de som nu och även i fortsättningen kommer att underkastas provtagning med 0,5 ‰-ampuller redan är direkt misstänkta för ett trafiknykterhetsbrott.

När det gäller frågan om lämplig tidsperiod för genomförandet av en försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov finns det anledning att uppmärksamma följande förhållande. Enligt trafik-säkerhetsverkets långtidsplan för informationsaktiviteter planeras en *trafiknykterhetskampanj* under hela år 1975 ("Trafiknykterhetens år"). Det gäller här en bred informationskampanj på central, regional och lokal nivå i vilken en rad myndigheter, organisationer, företag och enskilda kommer att medverka. Det mål som kampanjen syftar till är att, på kort och lång sikt, minska antalet onyktra förare i trafiken. Förberedelsearbetet för kampanjen har redan påbörjats. Planeringen förutses i stort

sett vara klar i slutet av januari 1975. För att markera kampanjens start och för att ge en samlad information om kampanjens olika aktiviteter avses en upptaktskonferens komma att anordnas i Stockholm i mitten av januari 1975.

Det synes av många skäl lämpligt att en försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov genomförs i samband med den trafiknykterhetskampanj som sålunda planeras. Försöksverksamheten skulle ge ökad tyngd åt kampanjens målsättning om ökad trafiknykterhet och sannolikt därigenom få en väsentlig brottsförebyggande effekt. Man bör inte försitta det tillfälle till samlade åtgärder i trafiksäkerhetens intresse som sålunda erbjuder sig.

Trafiksäkerhetsverket har sålunda meddelat att om en försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov genomförs, man avser att i samband med informationskampanjen år 1975 i viss utsträckning informera om denna försöksverksamhet.

Sådan information som avser att ge en mer ingående upplysning om syftet med och innebörden av försöksverksamheten torde lämpligast framställas av rikspolisstyrelsen. Efter kontakter med rikspolisstyrelsen förordar jag därför att ett belopp upp till 75 000 kronor ställs till styrelsens förfogande under innevarande budgetår från anslaget Justitiedepartementet A 5, Information om lagstiftning m. m. Styrelsen avser att för de medel som sålunda ställs till förfogande framställa och sprida dels en detaljerad och omfattande information till de berörda polismännen, och dels en bred informationsfolder till de fordonsförare som blir föremål för rutinmässiga alkoholutandningsprov under försöksverksamheten.

En försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov bör också kunna utnyttjas till sådana i det föregående nämnda undersökningar som avser att ge en bättre uppfattning om alkoholens roll i trafikolyckor, närmare bestämt i vilken utsträckning det förekommer att fordonsförare kör med alkoholhalt i blodet. Om undersökningar i detta syfte företas dels strax före inledandet av trafiknykterhetskampanjen år 1975 och dels efter kampanjens slut, kan man dessutom få en uppfattning om vilken inverkan som kampanjen haft på fordonsförarnas beteende när det gäller alkohol och trafik. Från brottsbekämpningssynpunkt skulle det vara av värde om sådana undersökningar kommer till stånd.

Mot bakgrund av det anförda bör giltighetstiden för en lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov omfatta perioden 1 januari 1975—30 juni 1976.

Som jag tidigare anförts bör det ankomma på regeringen att avgöra i vilken omfattning försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov får äga rum enligt lagen. För ett genomförande av denna försöksverksamhet behövs vissa tillämpningsföreskrifter ut-

över de bestämmelser som framgår av lagen. Dessa tillämpningsföreskrifter bör innehålla bl. a. riktlinjer för det tekniska tillvägagångssättet vid utandningsproven samt närmare vägledning för rutinprovets genomförande i olika situationer. Föreskrifterna bör lämpligen meddelas av regeringen eller, efter dess bemyndigande, av rikspolisstyrelsen. Eftersom möjlighet att i administrativ ordning meddela tillämpningsföreskrifter föreligger även utan stöd av ett i lag givet bemyndigande, anser jag emellertid att en direkt lagbestämmelse i ämnet kan undvaras.

6.2 Tillbakaräkningsfrågan

Enligt de nuvarande straffbestämmelserna i 4 § trafikbrottslagen är den blodalkoholhalt som föraren har haft under färden avgörande för om han skall anses ha gjort sig skyldig till rattfylleri resp. rattonykterhet. Har promillegränsen uppnåtts först efter färden, inträder inte straffansvar. Trafiknykterhetskommittén har i sitt tidigare nämnda betänkande föreslagit att ansvar skall inträda även om alkoholförtäringen före eller under färden lett till att promillegränsen uppnåtts först efter färden. Nästan samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Eftersom blodalkoholhalten är ett uttryck för en ökad olycksrisk och denna hänför sig just till själva färden, är det i och för sig naturligt att blodalkoholhalten under färden är avgörande för ansvarsfrågan. Reglerna innebär emellertid också, att även om föraren före färden har förtärt så mycket alkohol att promillegränsen kommer att uppnås, han ändå går fri från ansvar, om han framför fordonet så kort tid efter alkoholförtäringen att blodalkoholkurvan når upp till promillegränsen först efter färdens slut. Från trafiksäkerhetssynpunkt är detta inte tillfredsställande, eftersom påverkansgraden enligt vad olika undersökningar visar vid en och samma blodalkoholhalt är högre medan alkoholkurvan stiger än när alkoholkurvan sjunker. Det måste också anses stötande att en förare kan gå fri från ansvar enbart därför att han för fordonet omedelbart efter alkoholförtäringen och hinner avsluta färden, innan kurvan når sitt maximum. Detta gäller särskilt i det övervägande antal fall då orsaken till färdens avbrott är ett polisingripande. Redan av dessa skäl kan det ifrågasättas om man inte i förevarande sammanhang även bör kunna få beakta den höjning av blodalkoholhalten som kan ha skett efter färdens slut, nämligen under förutsättning att den höjda blodalkoholhalten hänför sig till alkohol som har förtärts före eller under färden.

Den nuvarande principen att blodalkoholhalten under själva färden är avgörande har otvivelaktigt gett upphov till avsevärda tillämpningssvårigheter, som har minskat lagstiftningens effektivitet. Det s. k. tillbakaräkningsproblemet är sålunda nu mycket påtagligt. Eftersom blodprovet regelmässigt tas först någon tid efter färdens slut, hänför sig alkohol-

halten i blodprovet till en senare tidpunkt än den som är rättsligt avgörande. Det blir under sådana förhållanden nödvändigt att göra en tillbakaräkning för att därigenom söka fastställa, om blodalkoholhalten under själva färden har nått upp till eller överstigit promillegränsen. En sådan tillbakaräkning är som tidigare nämnts i många fall vanskelig att göra, bl. a. beroende på svårigheterna att i efterhand klarlägga omfattningen av och tidpunkten för den misstänktes alkoholförtäring, faktorer som ju har en grundläggande betydelse för alkoholkurvans förlopp. Även om resultatet av en analys av ett urinprov i många fall underlättar bedömningen, har tillbakaräkningsförfarandet visat sig ge upphov till problem vid tillämpningen av trafiknykterhetslagstiftningen. Detta framgår inte minst av den förhållandevis stora mängd yttranden i tillbakaräkningsfrågor som statens rättskemiska laboratorium årligen avger i mål om trafiknykterhetsbrott (omkring 1 000).

Tillbakaräkningsförfarandet innebär också avsevärda risker för materiellt felaktiga resultat. Inte så få fordonsförare med en straffbar alkoholhalt i blodet torde sålunda f. n. undgå ansvar genom att sanningslöst påstå att de har förtärt alkohol så kort tid före färden att det inte med säkerhet kan antas att promillegränsen har hunnit uppnås förrän efter färden.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden synes trafiknykterhetslagstiftningen böra ändras så att den i fortsättningen kommer att ha sin utgångspunkt i den av trafiknykterhetskommittén föreslagna principen nämligen att ansvar för rattnykterhet resp. rattfylleri skall inträda, om föraren före färdens slut har förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten under eller efter färden uppgick till eller översteg den för brottet gällande promillegränsen (0,5 resp. 1,5 ‰). Tillbakaräkningsproblemet kommer härigenom i stort sett att försvinna. I de fall då blodprovet överstiger promillegränsen för brottet inträder ansvar utan att man genom tillbakaräkning behöver konstatera om promillegränsen var nådd också under färden. En invändning att alkoholförtäring har skett så kort tid före färden att promillegränsen har nåtts först efter färden kan inte som f. n. resultera i ett frikännande eller i att gärningen hänförs under en lindrigare brottstyp än som annars skulle ha varit fallet.

Med hänsyn till vikten av att man så skyndsamt som möjligt kommer till en lösning av tillbakaräkningsproblemet bör den här förordade lagändringen genomföras utan avvaktan på ställningstagandet till kommitténs betänkande i dess helhet. Jag förordar därför att erforderliga ändringar nu görs i 4 § trafikbrottslagen.

I tydlighetens intresse bör framhållas att en ändring av trafiknykterhetslagstiftningen i enlighet med det anförda i och för sig lämnar utrymme för tillbakaräkning i sådana fall då alkoholhalten i blodprovet understiger den promillegräns som gäller för brottet men då det genom

annan bevisning likväl kan utredas att promillegränsen måste ha varit uppnådd under eller efter färden. I praktiken rör det sig här främst om de ganska fåtaliga fall då blodprov inte har tagits förrän ganska lång tid efter färdens slut och alkoholhalten i blodprovet ligger nära under promillegränsen för det brott som misstanken avser. Eftersom syftet med lagändringen är att komma till rätta med tillbakaräkningsproblemet genom att låta blodprovresultatet i praktiken vara avgörande för ansvarsfrågan, bör tillbakaräkning i dessa fall företas bara undantagsvis, då det är uppenbart att promillegränsen varit uppnådd under eller efter färden. I fall där tillbakaräkning sålunda fortfarande blir aktuell torde sakkunnigutlåtande alltid böra inhämtas före målets avgörande.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att de i 5 § brottsbalkens promulgationslag intagna principerna rörande strafflags tillämplighet i tiden medför att den nya lydelsen av 4 § TL blir tillämplig endast på gärningar som begåtts efter ikraftträdandet av ändringen.

6.3 Blodprovstagning

Den kliniska undersökning som företas i samband med en blodprovstagning i anledning av misstanke om trafiknykterhetsbrott torde i allmänhet ha föga betydelse som bevismedel i ett blivande brottmål. Det har också redan tidigare i olika sammanhang ifrågasatts om inte denna undersökning borde avskaffas helt eller delvis. Man bör å andra sidan inte underskatta betydelsen från den misstänktes synpunkt av att en läkare genom klinisk undersökning medverkar i utredningen om trafiknykterhetsbrott. Förutom dessa psykologiska skäl kan emellertid också vissa rättssäkerhetshänsyn åberopas för ett bibehållande av de kliniska undersökningarna. Genom en sådan undersökning kan bl. a. klarläggas om ett onormalt uppträdande hos den misstänkte eventuellt beror på sjukdom eller skada, något som en lekman ibland kan ha svårare att avgöra. Vidare har det under senare år ökade missbruket av läkemedel och andra droger lett till att de kliniska undersökningarnas betydelse ökat. Symptom på drogpåverkan, som är svåra att upptäcka för en lekman, kan avslöjas vid en klinisk undersökning, vilket i sin tur föranleder att särskilt blod- och urinprov tas för droganalys. Trafiknykterhetskommittén har i sitt tidigare nämnda betänkande också förordat att de kliniska undersökningarna i samband med blodprovstagning behålls. Åtskilliga remissinstanser har en från kommittén avvikande uppfattning i denna fråga.

Sålunda har under remissbehandlingen liksom i en särskild skrivelse till Kungl. Maj:t från rikspolisstyrelsen det förslaget förts fram att klinisk undersökning skall behöva äga rum endast i fall då misstanke föreligger om påverkan av annat medel än alkohol. En sådan begränsning kan emellertid komma att leda till att många drogpåverkade förare

inte blir föremål för någon klinisk undersökning. Man måste nämligen räkna med fall då det först genom en av läkare företagen undersökning uppdragas, att en person, som företer sedvanliga tecken på alkoholpåverkan, i själva verket är under inflytande av annat medel än alkohol eller av alkohol i kombination med annat medel. Bestämmelser som på förslaget sätt begränsar användningen av klinisk undersökning i mål om trafiknykterhetsbrott torde därför inte böra införas. Liksom hittills bör sådan undersökning alltid utföras av läkare.

Enligt 28 kap. 13 § RB får blodprov inte tas av annan än läkare. Trafiknykterhetskommittén har övervägt om möjlighet bör öppnas att låta även sjuksköterska ta blodprov för utredning om trafiknykterhetsbrott. Kommittén ansåg emellertid att sådan behörighet inte borde införas. Såväl under remissbehandlingen som i rikspolisstyrelsens nyssnämnda skrivelse har dock behovet av en ändring på detta område betonats.

I denna fråga vill jag till en början framhålla att blodprovet i många fall har en avgörande betydelse för prövningen av ansvarsfrågan i trafiknykterhetsmål. Det är därför angeläget att blodprovet tas av en väl kvalificerad person. Erfarenheten visar att legitimerad sjuksköterska såväl genom sin utbildning som genom sin praktiska verksamhet generellt sett måste anses ha väl så goda förutsättningar att utföra blodprovstagning på ett fullt betryggande sätt som läkare.

F. n. är det i vissa fall mycket svårt att få till stånd blodprovstagning och klinisk undersökning vid utredning om trafiknykterhetsbrott. Särskilda svårigheter föreligger när avståndet till läkare är långt, t. ex. i glesbebyggda delar av landet och på platser där läkartjänst är vakant. Även i andra fall kan det vara svårt att få tag på läkare för dessa uppgifter, t. ex. när läkaren är upptagen av andra brådskande göromål och därför inte finns tillgänglig inom rimlig tid. De dröjsmål med blodprovstagning och klinisk undersökning som kan uppstå i sådana fall är givetvis av olägenhet från utredningssynpunkt, och den försvagning av blodprovsanalysernas bevisvärde som dröjsmålen medför leder i sin tur både till ojämnheter i rättstillämpningen och till att trafiknykterhetslagstiftningens effektivitet allmänt sett minskar.

Mot bakgrund av det anförda skulle det vara en fördel om legitimerad sjuksköterska fick behörighet att ta blodprov vid utredning om trafiknykterhetsbrott. Den nuvarande begränsningen av behörigheten till läkare måste även anses mindre rationell när det gäller att utnyttja de tillgängliga läkarresurserna på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt. Jag anser därför att behörighet att ta blodprov bör tillkomma inte endast läkare utan också legitimerad sjuksköterska.

En bestämmelse som sålunda gör det möjligt att blodprovstagning kan ske genom sjuksköterskas försorg är inte avsedd att begränsa användningen av klinisk undersökning vid utredning om trafiknykterhets-

brott. Även i fall då sjuksköterska tar blodprov bör därför i görligaste mån åtgärder vidtas enligt hittills tillämpade grunder för att få till stånd en av läkare företagen klinisk undersökning. Någon gång kan det emellertid visa sig att läkare inte kan anskaffas för klinisk undersökning inom en sådan tidrymd efter blodprovstagningen att den fortfarande kan väntas fylla något meningsfullt syfte. Från fall till fall får då bedömas vilken inverkan det har i bevishänseende att någon klinisk undersökning inte har ägt rum. Ibland kan skäl tala för att den sjuksköterska som har tagit blodprovet hörs som vittne i målet.

Blodprov kan ha betydelse inte bara för bestämning av alkohol eller annat berusningsmedel vid utredning om trafiknykterhetsbrott utan också i andra brottsutredningssammanhang. Enligt min mening finns det inte anledning att föreskriva en endast begränsad behörighet för legitimerad sjuksköterska att ta blodprov. Behörigheten bör gälla generellt inom tillämpningsområdet för RB:s bestämmelser om blodprovstagning.

I enlighet med det anförda bör 28 kap. 13 § andra stycket RB ändras sålunda att det framgår att blodprov får tas både av läkare och legitimerad sjuksköterska.

7 Lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov,
2. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i rättegångsbalken.

8 Specialmotivering

8.1 Förslaget till lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov

1 §

Denna paragraf innehåller de grundläggande reglerna för genomförandet av s. k. rutinmässiga alkoholutandningsprov. Av paragrafen framgår att det är fråga om en försöksverksamhet som genomförs som ett led i samhällets åtgärder för främjande av trafiknykterheten. Som jag anförde i den allmänna motiveringen är ett av syftena med en sådan försöksverksamhet att få en säkrare uppfattning om hur proven uppfattas av allmänheten och hur de i övrigt utfaller i den praktiska tillämpningen. Av värde är också att man kan studera provens effekt från brottsbekämpningssynpunkt. Möjligheten att genom rutinprov utföra

statistiska undersökningar av trafiknykterhetsbrottsligheten bör också uppmärksammas.

Med hänsyn till rutinprovets principieillt viktiga karaktär bör det ankomma på regeringen att bestämma omfattningen av försöksverksamheten. Paragrafen är utformad i enlighet härmed.

Efter överläggningar med företrädare för rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket har jag kommit till den uppfattningen att en försöksverksamhet av det slag det här är fråga om inte lämpligen redan från början bör läggas fast med avseende på omfattning i tid och rum för hela försöksperioden. Hänsyn måste således fortlöpande tas till de praktiska förutsättningarna att på det lokala planet genomföra en effektiv försöksverksamhet liksom till de önskemål och intressen som gör sig gällande från forskningssynpunkt. Det är givetvis också väsentligt att kunna utnyttja vunna erfarenheter från försöksperiodens början när det gäller att ta ställning till det fortsatta förloppet. Mot bakgrund härav torde regeringens första förordnande med stöd av lagen böra omfatta en period om två till tre månader. Vad gäller försöksområdenas utsträckning talar övervägande praktiska skäl för att dessa inte görs för små. De naturliga enheterna bör därför i detta sammanhang vara de tre största polisdistrikten (Stockholms, Göteborgs och Malmö) samt i övrigt länen. Vad gäller antalet försöksområden under olika delar av försöksperioden synes hänsyn böra tas till det förhållandet att en alltför stor begränsning kan få till följd att innevånarna i dessa områden känner sig speciellt utpekade. Med hänsyn härtill synes i varje fall det första förordnandet böra omfatta fyra till fem områden. Jag vill i detta sammanhang också förutskicka att det inte minst från forskningssynpunkt kan vara motiverat att visst område kan bli föremål för en längre tids sammanhängande försöksverksamhet eller att samma område återkommer i ett förordnande för en senare del av försöksperioden. Det är lämpligt att försöksområdena väljs så att både storstadsområden och glesbygd blir representerade. Regeringen bör ge föreskrifter om omfattningen av försöksverksamheten i enlighet med det anförda medan det lämpligen bör ankomma på rikspolisstyrelsen att efter samråd med trafiksäkerhetsverket bestämma vilka områden som skall komma i fråga under de olika försöksperioderna.

Det bör slutligen framhållas att användningen av alkoholutandningsprov på den som skäligen kan misstänkas för trafiknykterhetsbrott ligger helt utanför lagens tillämpningsområde.

2 §

Denna paragraf reglerar de olika situationer i vilka polisman har befogenhet att inom ramen för försöksverksamheten företa utandningsprov rutinmässigt, dvs. utan att det föreligger någon konkret misstanke om brott mot 4 § trafikbrottslagen.

*Första stycket***Första punkten**

Som framgår av den allmänna motiveringen bör rutinprov få tas i tre olika situationer. Principiellt viktigast är befogenheten för polisman att företa utandningsprov på förare av motorfordon som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll. Bestämmelse härom har tagits upp i första punkten av förevarande paragraf.

Med "i förväg beordrad trafikkontroll" avses sådan kontroll som är beordrad av lägst poliskommissarie.

Som jag har framhållit i den allmänna motiveringen är det angeläget att rutinprov vid trafikkontroller genomförs på ett sätt som inte ger utrymme för någon misstanke om godtycke från polisens sida. I den mån praktiska skäl hindrar en ordning som innebär att samtliga förare som passerar kontrollen underkastas prov är det av särskild betydelse att man får ett helt slumpmässigt urval av de förare i trafiken som skall undergå rutinprov. Grunderna för ett sådant urval bör i varje särskilt fall redovisas för de personer på vilka prov skall tas. Närmare föreskrifter om hur här anförda synpunkter skall tillgodoses i den praktiska tillämpningen bör meddelas i administrativ ordning.

Andra punkten

Som jag tidigare har förordat bör rutinprov få företas också på den som kan antas under förande av motorfordon ha, med med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka. Bestämmelse härom har tagits upp i paragrafens andra punkt.

Eftersom utandningsprov enligt hittills tillämpade metoder förutsätter aktiv medverkan av den person på vilken provet skall tas, kan tekniskt hinder för provet föreligga i sådana fall då föraren är medvetlös eller svårt skadad. Om sådant hinder inte föreligger, får det ankomma på vederbörande polisman att bedöma om rutinprov lämpligen bör tas.

Tredje punkten

Rutinprov bör, som tidigare nämnts, få företas också på den som kan misstänkas för att under förande av motorfordon ha begått någon av vissa närmare angivna trafiköverträdelser. Till dessa överträdelser har i förevarande bestämmelse hänförts dels brott som avses i 1—3 § TL, dels sådana enligt vägtrafikungörelsen (1972: 603) straffbelagda förseelser som avser (a) färdhastighet, (b) skyldighet att stanna fordon på tecken av polisman eller på grund av anvisning som meddelas genom vägmärke eller trafiksignal samt (c) skyldighet att ha föreskriven fordonslykta tänd. Denna gränsdragning är i fråga om förseelse mot vägtrafikungörelsen snävare än den som kommittén har föreslagit.

Andra stycket

För att nå överensstämmelse med promillereglerna i trafikbrottslagen (1951: 649) har i förevarande stycke intagits en bestämmelse som anger att vad i första stycket sägs om förare av motorfordon gäller även förare av terrängmotorfordon och traktor med släpfordon.

3 §

Denna paragraf, som i sak motsvarar 3 § i kommittéförslaget, innehåller vissa föreskrifter rörande provtagningen och platsen för denna.

Första stycket

I första stycket har i enlighet med 3 § andra stycket kommittéförslaget föreskrivits, att rutinmässigt alkoholutandningsprov får företas endast på eller i nära anslutning till den plats där kontrollen eller polisinsgripandet äger rum. Motivet till bestämmelsen är att den som skall undergå rutinprov inte bör vara skyldig att för detta ändamål förflytta sig någon nämnvärd sträcka från den plats där kontrollen eller polisinsgripandet äger rum. Om föraren själv lämnar platsen, t. ex. smiter efter en trafikolycka, men efter förföljande anträffas långt därifrån, får polisinsgripandet anses äga rum på den plats där han sålunda anträffas.

Rikspolisstyrelsen har i sitt remissyttrande föreslagit, att föreskrifterna i detta stycke inskränks till att avse endast sådana rutinprov som företas vid trafikkontroll (2 § 1. departementsförslaget) eller vid trafiköverträdelser (2 § 3. departementsförslaget), så att utandningsprov efter en trafikolycka skall kunna företas exempelvis på sjukhus. Med anledning härav vill jag framhålla att bestämmelsen inte avser att hindra rutinprov i sådana fall då föraren efter en trafikolycka har förts till sjukhus.

Andra stycket

I kommitténs förslag har föreskrivits, att alkoholutandningsprov skall företas på sätt som inte utsätter föraren för allmän uppmärksamhet och att provet skall företas i täckt fordon eller inomhus och i avskilt rum, om särskilda skäl inte föranleder annat.

TCO och Svenska polisförbundet har i sina remissyttranden förklarat, att förslaget i denna del kan vålla praktiska svårigheter, inte minst i storstadsregionerna. En föreskrift om att utandningsprov sker på sådant sätt att det vållar minsta möjliga uppmärksamhet är enligt dessa remissinstanser tillräcklig. Även polischefen i Jakobsbergs polisdistrikt anser det onödigt med en föreskrift att utandningsprovet skall företas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum. Av effektivitetsskäl måste det vara en fördel om provet kan tas t. ex. direkt genom fordonets sidoruta. Det torde enligt polischefen vara tillräckligt att rikspolisstyrelsen i sina anvisningar anger lämpligaste sätt för provtagningens utförande. Liknande synpunkter förs fram av medicinska fakulteten vid Lunds universitet.

Enligt min mening är det vid rutinprov från psykologisk synpunkt särskilt betydelsefullt att provet företas diskret. Det är angeläget att i lagtexten framhålla vikten av sådan diskretion. Jag har därför anslutit mig till kommitténs förslag i det aktuella hänseendet. Några större praktiska svårigheter torde föreskrifterna inte behöva ge upphov till. Provtagning i täckt fordon avses innefatta även det fallet att föraren under utandningsprovet sitter kvar i bilen med sidorutan neddragen. Särskilda skäl att göra undantag från den föreslagna föreskriften om plats för provtagningen kan tänkas föreligga exempelvis i fall då rutinprov tas på en motorcyklist och polisen inte har nära tillgång till täckt fordon eller lokal där provet kan företas. Självfallet skall därvid — liksom i alla andra fall när rutinprov företas — tillses att man iakttar bestämmelsen att provtagningen skall ske på sätt som inte utsätter föraren för allmän uppmärksamhet.

4 §

Paragrafen, som i sak motsvarar 4 § i kommittéförslaget, innehåller bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas om den på vilken utandningsprov enligt 2 § skall företas vägrar att medverka till sådant prov. I paragrafen föreskrivs, att vid sådan vägran blodprov får tas och läkarundersökning för utrönande av alkoholpåverkan får äga rum.

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

4 §

Som framgår av den allmänna motiveringen har jag föreslagit att straff enligt promillereglerna skall inträda om någon fört fordonet efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till eller överstiger 0,5 ‰ resp. 1,5 ‰. Paragrafen har ändrats i överensstämmelse härmed.

Några remissinstanser har berört den situationen att det på en förare tas två blodprov med visst tidsmellanrum, varvid endast det senare provet visar en blodalkoholhalt som överstiger båda eller den lägre av promillegränserna. Man har därvid kritiserat kommitténs uttalande att det torde stämma bäst överens med de principer som ligger till grund för den nya lagstiftningen att döma till ansvar på grundval av det blodprov som har tagits sist. För egen del biträder jag kommitténs uppfattning. Enligt de föreslagna nya bestämmelserna är det avgörande för om straff skall inträda eller inte huruvida föraren under färden hade så stor mängd alkohol i kroppen att promillegränsen har kommit att uppnås under eller efter färden. Det måste därvid hållas i minnet att påverkansgraden inte står i direkt proportion till alkoholhalten utan i allmänhet är störst under tiden närmast efter förtäringen, då alkoholhalten är i sti-

gande och alltså kan ha förhållandevis lågt värde. Det förhållandet att det första blodprovet ligger under promillegränsen synes dock i vissa fall kunna påverka påföljdsbestämningen i mildrande riktning.

Statens rättskemiska laboratorium har i sitt remissyttrande framhållit, att med en och samma mängd intagen alkohol kan blodalkoholkurvan under sitt stigande skede variera mycket såväl hos olika individer som hos samma individ vid olika förtäringmönster. Om ansvar skall ådömas på grundval av alkoholhalten i blodprovet oberoende av tiden för alkoholförtäringen, måste man därför enligt laboratoriets mening av rättssäkerhetsskäl göra särskilda avdrag från den vid blodanalysen funna alkoholhalten.

Med anledning av laboratoriets påpekande vill jag anföra följande. Vid alkoholanalys av blodprov gör laboratoriet med hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna f. n. ett avdrag om i regel 0,14 ‰ från medelvärdet av blodanalysresultaten. Efter sådant avdrag erhålls ett reducerat värde. I det analysbevis som laboratoriet utfärdar anges att alkoholkoncentrationen i blodprovet med tillräcklig grad av säkerhet, 99,9 %, beräknas ha uppgått till minst det reducerade värdet. Det är detta värde som ligger till grund för den rättsliga bedömningen. Ett genomförande av de nya bestämmelserna, som endast innebär att en eventuell höjning av blodalkoholhalten efter färdens slut skall beaktas i ansvarshänseende, torde inte kunna tilläggas någon självständig betydelse med avseende på det av laboratoriet anmärkta förhållandet att samma alkoholförtäring under olika betingelser kan ge upphov till varierande blodalkoholhalter under alkoholkurvans stigande skede. Behovet av en eventuell justering av avdragets storlek synes därför vara helt oberoende av ifrågavarande lagändring.

I körkortskungörelsen (1972: 592) finns vissa bestämmelser om körkortsingripanden vid trafiknykterhetsbrott som enligt sin lydelse förutsätter att körkortshavaren haft viss blodalkoholhalt under färdens. Det gäller 54 § andra stycket (interimistisk återkallelse), 64 § (varning) och 67 § andra stycket (omhändertagande). Den nya principen enligt vilken en förhöjning av blodalkoholhalten efter färdens slut skall beaktas i ansvarshänseende, föranleder motsvarande ändringar i dessa bestämmelser, så att de i angivna hänseende bringas i överensstämmelse med 4 § TL i dess nya lydelse. Om riksdagen godkänner förevarande förslag om ändring i 4 § TL ämnar — enligt vad jag inhämtat — statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet förelägga Kungl. Maj:t förslag till ifrågavarande följdändringar i körkortskungörelsen.

8.3 Förslaget till lag om ändring i rättegångsbalken

28 KAP.

13 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om bl. a. blodprovstagning. Som jag har föreslagit i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.3) bör behörighet att ta blodprov tillkomma inte endast läkare utan också legitimerad sjuksköterska. En bestämmelse med nu angivet innehåll har tagits upp i förevarande paragrafs andra stycke.

9 Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen

att antaga förslagen till

1. lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov,
2. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i rättegångsbalken.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Bilaga
(Kommitténs förslag)

Förslag till

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

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott *dels* att 4 § skall ha nedan angivna lydelse, *dels* att i lagen skall införas en ny paragraf, 4 a §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

1 mom. Den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

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

Hade förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

1 mom. Den som vid förande av motordrivet fordon varit så påverkad av alkohol eller annat medel än alkohol, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, i ringa fall, till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Har förare av motordrivet fordon före färdens slut förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,2 promille eller däröver, dömes för rattfylleri 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* föraren före färdens slut förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,2 promille, dömes för rattfylleri till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

¹ Senaste lydelse se 1957: 355.

