

Regeringens proposition

1988/89: 118

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



Prop.
1988/89: 118

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 9 mars 1989.

På regeringens vägnar

Kjell-Olof Feldt

Laila Freivalds

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i 4 § trafikbrottslagen (1951:649) som avser trafiknykterhetsbrotten.

Ändringarna innebär att det vid sidan av promillegränserna för alkoholhalten i blodet införs ett särskilt straffansvar som grundas på alkoholconcentrationen i utandningsluften. Härigenom öppnas möjligheter att mer regelmässigt använda alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. Gränsen för straffbar alkoholhalt bestäms till 0,25 resp. 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft, vilket motsvarar de promillegränser som finns för blodalkoholhalt.

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

Dessutom föreslås att polisen skall få vidgade möjligheter att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov på trafikanter.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1989.

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

Härigenom föreskrivs att 4 § 1 och 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

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

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

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

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

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

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

2 mom. Är det *inte* styrkt, att förare av motordrivet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs *eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i 1 mom. tredje stycket*, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille *i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft*, *döms* till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

¹ Senaste lydelse 1978:92.

² Senaste lydelse 1978:92.

³ Senaste lydelse 1987:281.

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

Härigenom föreskrivs att 2 och 3 §§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §¹

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt *företagas* på

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

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

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

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon,

c. skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

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

3 §

Alkoholutandningsprov *företages* av polisman. Provtagningen skall ske på ett 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.

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

Alkoholutandningsprov *tas* av polisman. Provtagningen skall ske på ett sätt som *inte* utsätter den på vilken provet *tas* för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl *inte ger anledning till något* annat, skall provet *tas* i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

Alkoholutandningsprov enligt 2 § får *tas* endast på eller i nära anslutning till den plats där kontrollen eller polisingripandet äger rum. *För sådant prov får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

¹ Senaste lydelse 1985:196.

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 kap.

2 §

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

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

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen *i hans blod* under eller efter färden uppgick till 0,5 *men inte 1,5 promille*, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 mars 1989

Närvarande: statsrådet Feldt, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Göransson, R. Carlsson, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Lööw, Persson

Föredragande: statsrådet Freivalds

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

1 Inledning

I trafiksäkerhetsarbetet ingår åtgärder för att förbättra nykterheten i trafiken som en viktig del. Samhällets reaktioner på alkoholförtäring i samband med fordonsförande har under en lång tid skärpts successivt. Både ansvarsområdet och kontrollmöjligheterna har därvid utvidgats.

År 1980 tillkallades en särskild utredare för att utreda möjligheterna att använda alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. I samband med att utredaren entledigades i oktober 1986 uppdrog regeringen åt rikspolisstyrelsen att i samråd med statens rättskemiska laboratorium och annan medicinsk expertis samt brottsförebyggande rådet (BRÅ) och statens provningsanstalt slutföra utvecklingsarbetet.

Rikspolisstyrelsen redovisade uppdraget genom att i december 1987 överlämna rapporten (RPS/Rapport 1987:10) Alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. I rapporten föreslås att alkoholutandningsprov skall användas som bevismedel i mål om trafiknykterhetsbrott. Missivskrivelsen i anslutning till rapporten samt avsnitten under rubrikerna Sammanfattning och Slutsatser i rapporten bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

I en skrivelse till justitiedepartementet i januari 1988 föreslår rikspolisstyrelsen en utvidgad rätt för polisen att rutinemässigt ta alkoholutandningsprov på fordonsförare. Skrivelsen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

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

brotten enligt vilken dessa skulle indelas i två svårhetsgrader, rattfylleri och grovt rattfylleri.

På grundval av bl. a. promemoriaförslagen upprättades en proposition (prop. 1984/85:21) som förelades riksdagen i oktober 1984. Propositionen återkallades sedermera av regeringen (skr. 1984/85:91, rskr. 26).

Rikspolisstyrelsens rapport om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott samt styrelsens skrivelse om rutinmässiga alkoholutandningsprov har remissbehandlats. Samtidigt gavs remissinstanserna tillfälle att lämna synpunkter på det förslag till en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott som behandlats i den återkallade propositionen.

En förteckning över remissinstanserna bör fogas som *bilaga 3* till protokollet i detta ärende. En sammanställning över remissyttrandena har upprättats inom justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (dnr 87 – 4007).

Regeringen beslutade den 16 februari 1989 att inhämta lagrådets yttrande över förslag till ändringar i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov och järnvägstrafiklagen (1985:192). Lagrådet har i sitt yttrande lämnat förslagen utan någon erinran. Yttrandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

Jag avser att nu ta upp de frågor som behandlats i rikspolisstyrelsens rapport och skrivelse.

I det följande kommer jag först att kortfattat redogöra för innehållet i gällande rätt och det reformarbete som har förekommit på området (avsnitt 2.1 resp. 2.2). Jag kommer också att redogöra för användningen av blodprov och alkoholutandningsprov samt mycket kortfattat för utländsk lagstiftning (avsnitt 2.3 resp. 2.4). Därefter kommer jag först att ange de allmänna utgångspunkterna för mina förslag (avsnitt 3.1). I detta sammanhang kommer jag också att något beröra frågan om behovet av andra ändringar i trafikbrottslagen, däribland en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen. Jag kommer sedan att redovisa mina överväganden och förslag under följande rubriker, nämligen – Alkoholutandningsprov som bevismedel (avsnitt 3.2) – Rutinmässiga alkoholutandningsprov (avsnitt 3.3), samt slutligen beröra vissa övriga frågor (avsnitt 3.4).

De lagförslag, som jag nu lägger fram överensstämmer, bortsett från vissa redaktionella ändringar, med de förslag som remitterades till lagrådet.

2 Bakgrund

2.1 Gällande rätt

2.1.1 Trafiknykterhetsbrotten

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

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

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

Straffbestämmelser som motsvarar bestämmelserna i 4 § TBL som omfattar förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana finns i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192). Föreskrifterna i järnvägstrafiklagen skiljer sig från 4 § TBL bl. a. genom att det inte anges några lägsta bötesstraff. Vidare omfattar straffansvaret enligt järnvägstrafiklagen inte bara förare utan även andra tjänstemän vid en järnväg eller tunnelbana som har utfört uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten (6 kap. 2 § fjärde stycket). Promillereglerna gäller dock inga andra personalkategorier än förare (6 kap. 2 § andra och tredje styckena).

2.1.2 Bevisning i mål om trafiknykterhetsbrott

Som bevisning i mål om trafiknykterhetsbrott åberopas regelmässigt blodprovsanalys. Sådana prov tas i allmänhet med stöd av bestämmelser-

na i 28 kap. 12 § rättegångsbalken om kroppsbesiktning. Bevisning i mål om ansvar för rattfylleri kan föras även genom t. ex. vittnesuppgifter om förarens körsätt och uppträdande.

Också kliniska läkarundersökningar förekom tidigare regelmässigt i mål om trafiknykterhetsbrott. Efter en reform som genomfördes år 1982 (prop. 1981/82:162, JuU 55, rskr. 329) har emellertid användningen av sådana undersökningar numera begränsats till att i regel omfatta bara de fall där en förare som misstänks för trafiknykterhetsbrott kan antas vara påverkad av något annat berusningsmedel än alkohol (drograttfylleri) eller när det annars finns särskilda skäl för en läkarundersökning.

I 28 kap. 13 § rättegångsbalken föreskrivs att blodprov inte får tas av någon annan än läkare eller legitimerad sjuksköterska medan annan mera ingående undersökning får utföras bara av läkare. I fråga om urinprov finns inget motsvarande behörighetskrav.

Bestämmelser om användning av alkoholutandningsprov finns i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Lagen innehåller föreskrifter om sådan provtagning på bl. a. den som är skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott enligt bestämmelserna i TBL eller järnvägstrafiklagen och om rätt att i vissa fall genomföra rutinmässig provtagning på fordonsförare utan att det föreligger skäligen misstanke om trafiknykterhetsbrott. Alkoholutandningsprov får företas av polismän. Om den som alkoholutandningsprov skall företas på vägrar att medverka till ett sådant prov, får enligt lagen blodprov tas, även om förutsättningarna för detta inte föreligger enligt de nyss nämnda bestämmelserna i rättegångsbalken.

2.2 Huvuddragen av lagstiftningens utveckling

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

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

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

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott har sedan år 1951 ändrats flera gånger. År 1957 sänktes den nedre promillegränsen vid rattnykterhet från 0,8 till 0,5 promille. I samband därmed tillsattes en utredning för

att se över trafiknykterhetsregleringen. Denna utredning lade år 1963 fram sitt betänkande (SOU 1963:72) med förslag till ändrad lagstiftning om trafiknykterhetsbrott. Betänkandet innehöll många uppslag som togs till vara vid det fortsatta arbetet på en trafiknykterhetsreform, men förslaget som helhet ansågs inte kunna läggas till grund för omedelbara lagstiftningsåtgärder. Ytterligare utredning i ämnet bedömdes nödvändig.

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

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

Möjligheter att förklara fordon som använts vid bla. trafiknykterhetsbrott förverkade infördes den 1 juli 1987 (prop. 1986/87:81, JuU 24, rskr. 200, SFS 1987:281).

2.3 Blodprov och alkoholutandningsprov

För brottsbekämpningen på området har metoden att använda blodanalys som bevismedel varit av grundläggande betydelse. Denna metod, som i vårt land togs i bruk under början av 1930-talet, kunde till en början tillämpas endast om den misstänkte samtyckte, men år 1934 infördes en möjlighet att ålägga den misstänkte att underkasta sig blodprovstagning. Resultatet av blodanalysen var emellertid endast ett bevismedel bland andra fram till år 1941, då som jag tidigare nämnt de första promillereglererna infördes i trafikbrottslagstiftningen.

Redan i samband med att blodanalysmetoden utvecklades i början av 1920-talet diskuterades möjligheten att som ett alternativ använda utandningsluften som analysobjekt. Efter hand har denna analysmetod kommit att användas i allt flera länder vid ingripanden mot motorfordonsförare som misstänks för trafiknykterhetsbrott. Olika slag av apparater för mätning av alkoholhalten i utandningsluften har också konstruerats för detta ändamål. Metoden bygger på att det normalt råder en viss bestämd rela-

tion mellan alkoholhalten i blodet och alkoholhalten i den utandningsluft som kommer från lungorna, den s. k. alveolarluften.

Man brukar skilja mellan s. k. kvalitativa och kvantitativa provmetoder. De kvalitativa proven har till syfte att påvisa närvaro eller frånvaro av alkohol i blodet eller att ge en grov uppfattning huruvida blodalkoholhalten har nått ett visst gränsvärde (t. ex. 0,5 promille). De kvantitativa proven kan i sin mest utvecklade form ge ett noggrant värde på blodalkoholhalten.

I Sverige har polisen sedan år 1956 tagit utandningsprov med kvalitativ metod. Numera regleras användningen av dessa prov genom lagen om alkoholutandningsprov. Alkoholutandningsprov får enligt 1 § företas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § TBL. Detsamma gäller andra brott på vilket det kan följa fängelse, om provet kan ha betydelse för utredningen av brottet. Så långt överensstämmer reglerna i princip med vad som gäller i fråga om kroppsbesiktning i allmänhet. En betydelsefull utvidgning av möjligheterna att ta alkoholutandningsprov har emellertid införts genom att sådana prov enligt 2 § första stycket rutinmässigt får företas på

- en förare av motordrivet fordon som stoppas vid en i förväg beordrad trafikkontroll.
- den som kan antas under förande av motordrivet fordon ha med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka,
- den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1 – 3 §§ TBL (dvs. vårdslöshet i trafik, grov vårdslöshet i trafik, hindrande av trafik, olovlig körning eller tillåtande av olovlig körning) eller vissa enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603) straffbelagda förseelser.

Lagen om alkoholutandningsprov motiverades i första hand av intresset att nå ökad effekt i det brottsförebyggande och brottsbeivrande arbetet på trafikområdet. Genom rutinprovskontrollerna räknade man med att kunna avslöja ett betydande antal onyktra förare som annars skulle ha undgått upptäckt. Den höjda upptäcktsrisken förutsattes ha stor allmänpreventiv effekt.

Den rutinmässiga verksamheten med alkoholutandningsprov har otvivelaktigt så till vida fyllt sin funktion att den har gett möjlighet att beivra trafiknykterhetsbrott i ett inte obetydligt antal fall som annars skulle ha undgått upptäckt. Det kan också antas att verksamheten har en inte oväsentlig preventiv effekt.

Transportforskningsberedningen har i en rapport (1986:12) redovisat ett projekt angående intensifierad trafikövervakning med utandningsprov. Sedan 1976 ökade polisen i Kalmar län för varje år antalet utandningsprov.

Syftet med projektet var att undersöka om denna stora satsning haft effekt på förarens upplevelse av övervakning, andelen onyktra förare i trafiken och antalet trafikolyckor. Data samlades in via vägkantintervjuer och av polis utdelade enkäter i Kalmar och Hallands län samt via statistiska uppgifter som insamlats av polisen.

Resultaten visar bl. a. att ett ökat antal utandningsprov leder till att fler

förare får erfarenhet av prov samtidigt som de upplever en ökad sannolikhet för prov i framtiden. En ökning av antalet utandningsprov medförde att det inträffade färre trafiknykterhetsbrott, färre förare med promillehalter i intervallet 0,5–0,99 promille påträffades och det inträffade färre personskadeolyckor nattetid där föraren var misstänkt för trafiknykterhetsbrott.

Ett problem med de rutinmässiga alkoholutandningsproven har emellertid varit den icke obetydliga andelen av s. k. falskt positiva prov, dvs. utslag som har tytt på en alkoholhalt över 0,5 promille men där det vid efterföljande blodprovstagning inte har kunnat påvisas straffbar promille. Det torde visserligen stå klart att en stor del av dessa prov inte är i egentlig mening falska utan förklaras av att alkoholhalten har hunnit sjunka under den straffbara gränsen under den tid som förflutit mellan utandningsprovet och blodprovstagningen. Kvar står emellertid ändå att de fall som inte leder till lagföring medför olägenheter och obehag för fordonsförarna och orsakar det allmänna onödiga kostnader för läkarundersökning, blodprovstagning och blodprovsanalys. För polisens del uppstår onödigt merarbete genom att man får skriva rapport och avdela personal för att omhänderta den misstänkte föraren i samband med blodprovstagningen. Om de falskt positiva proven kunde undvikas, skulle detta på en gång leda till en höjd rättssäkerhet och effektivare trafikkontroller.

Det var bl. a. mot denna bakgrund som socialstyrelsen år 1979 bemyndigades att genomföra en försöksverksamhet med alkoholutandningsprov. Styrelsen förklarade i en skrivelse till socialdepartementet år 1980 att resultatet av försöksverksamheten hade överstigit förväntningarna. Tillförlitligheten bedömdes vara så stor att apparaterna efter vissa modifieringar borde kunna utnyttjas som bevismedel.

Resultaten från försöksverksamheten var en av anledningarna till att regeringen år 1980 bemyndigade chefen för justitiedepartementet att tillkalla en särskild utredare (den s. k. LUP-utredningen) för att utreda möjligheterna att använda utandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.

I november 1981 uppdrog regeringen åt rikspolisstyrelsen att fortsätta den försöksverksamhet som inletts av socialstyrelsen och som bedrivits under vetenskaplig ledning av professorerna Roger Bonnichsen och Leonard Goldberg.

Verksamheten inom LUP-utredningen och rikspolisstyrelsens försöksverksamhet redovisas närmare i rikspolisstyrelsens rapport.

Jag vill emellertid här nämna att LUP-utredningen i en rapport som överlämnades till justitiedepartementet uttalade att de bevisinstrument som användes vid försöksverksamheten hade tillräckligt goda mätgenskaper för att ett analysresultat skulle kunna ligga till grund för beslut om provisoriska omhändertaganden av körkort enligt 23 § körkortslagen (1977:477).

På framställan av rikspolisstyrelsen har därefter i enlighet med LUP-utredningens förslag sådan ändring skett i körkortslagen med verkan fr. o. m. den 1 januari 1987 att körkort interimistiskt kan omhändertas med ledning av ett utandningsprov (prop. 1985/86:115, TU 27, rskr. 348, SFS

1986:373). I anslutning härtill har rikspolisstyrelsen utfärdat föreskrifter och allmänna råd för kvantitativa alkoholutandningsprov (RPS FS 1987:25, FAP 333–2). I denna författning finns bestämmelser om organisation, behörighet, utvärdering, instrument, provtagning m. m.

Prop. 1988/89:118

2.4 Utländsk lagstiftning

Den nedre straffbarhetsgräns som tillämpas i *Danmark* är 0,8 promille medan *Finland*, *Island* och *Norge* har 0,5 promille som nedre gräns.

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

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

Norge införde år 1988 alkoholkoncentrationen i utandningsluften som ett parallellt rekvisit till blodalkoholhalten.

I Danmark har polisen en generell befogenhet att ta alkoholutandningsprov på fordonsförare. Fordonsförare i Finland kan underkastas rutinmässiga alkoholutandningsprov.

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

3 Allmän motivering

3.1 Allmänna utgångspunkter

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

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

Detta utesluter självfallet inte att lagstiftare och myndigheter måste vara öppna för att efter hand ompröva det allmännas insatser på trafiknykter-

hetsområdet för att effektivisera dessa. Det gäller såväl förebyggande åtgärder som kontroll och sanktioner. Så har också skett under senare år. Jag vill här särskilt hänvisa till de ökade möjligheterna att vid trafiknykterhetsbrott omedelbart omhänderta körkortet samt de nya regler som gör det möjligt att förverka fordonet bl. a. vid trafiknykterhetsbrott.

Debatten om trafiknykterhetsbrotten har stundtals kommit att domine- ras av frågan om gränserna för det straffbara området. Den är självfallet viktig, men det är väsentligt att man också samtidigt intresserar sig för andra led av de rättsliga möjligheterna att ingripa mot trafiknykterhetsbrotten.

Effektiva insatser mot trafiknykterhetsbrotten förutsätter att det finns enkla och klara regler när det gäller utredning och lagföring. De s. k. promillereglererna har här utan tvivel varit av avgörande betydelse för att åstadkomma ett förhållandevis enkelt men ändå rättssäkert förfarande.

Promillereglernas effektivitet är beroende av tillgängliga bevismedel, dvs. för närvarande främst blodprov. Det finns emellertid vissa väsentliga olägenheter med blodprov som bevismedel. Provtagningsförfarandet är ofta tidsödande eftersom en behörig blodprovstagare sällan finns omedelbart tillgänglig. Den avsevärda tid som kan förflyta mellan körningen och provtagningen innebär i praktiken att ett brott många gånger blir obeivrat eftersom alkoholkurvan i allmänhet är i sjunkande efter körningen. Alkoholhalten kan alltså ofta antas ha varit högre vid körningen än vid provtagningen.

Långa väntetider är också resurskrävande för polisen och innebär på så sätt ett hinder för en effektiv kontroll- och övervakningsverksamhet. Även för de misstänkta är naturligtvis väntetiderna en olägenhet. Detta gäller också det förhållandet att det dröjer åtminstone några dagar innan analysresultatet är klart. Den misstänkte kan därför under en inte oväsentlig tid sväva i ovisshet om alkoholhalten översteg den straffbara gränsen och om hur allvarligt brottet i så fall är. Dessa och andra olägenheter skulle bortfalla, om blodproven kunde ersättas som bevismedel av utandningsprov med snabbare resultatredovisning.

Att övervakning och kontroll fungerar på ett tillfredsställande sätt är inte bara ett önskemål i sig utan också av stor vikt för straffrättskipningens allmänpreventiva effekter och för allmänhetens tilltro till straffbestämmelserna liksom för rättsväsendets förmåga att tillämpa dessa. Straffbestämmelser som i praktiken inte kommer till användning eller endast tillämpas sällan och mera slumpvis innebär på sikt risk för att många bortser från bestämmelserna och uppfattar ingripanden som orättvisa.

Trafiknykterhetsbrotten utgör ett problem i detta hänseende. Endast en liten del av brotten upptäcks och beivras. År 1987 anmäldes knappt 23 000 trafiknykterhetsbrott. Enligt vissa beräkningar skulle emellertid det faktiska antalet brott uppgå till omkring 4 miljoner per år. Mot den bakgrunden är det naturligt att en av de mest angelägna uppgifterna när det gäller trafiknykterhetsbrotten måste vara att höja upptäcktsrisken.

Möjligheterna att i det arbetet använda alkoholutandningsprov har visat sig vara ett viktigt om än långtifrån tillräckligt hjälpmedel. I dag används sådana prov som kvalitativ metod för att sälla fram misstänkta fall av

trafiknykterhetsbrott. Som jag ser det är det en från förebyggande synpunkt angelägen fråga att vidga användningen av alkoholutandningsprov i syfte att öka upptäcktsriskerna. Det gäller både kvantitativa och kvalitativa promillebestämningsmetoder. Jag återkommer i avsnitt 3.2 och 3.3 till denna fråga.

Som jag redovisat i inledningen har ett förslag om sänkning av straffbarhetsgränsen för s. k. promillekörning remissbehandlats samtidigt med den rapport och den skrivelse som ligger till grund för de förslag som jag här presenterar. Förslaget, som gick ut på att den nuvarande gränsen på 0,5 promille skulle sänkas till 0,4 promille, fick ett övervägande positivt bemötande vid remissbehandlingen. I den regeringsförklaring som avgavs i början av detta riksmöte sades också att ett förslag om en sänkt gräns för rattonykterhet skulle föreläggas riksdagen

Att jag inte tagit upp denna fråga i detta sammanhang beror, såsom jag utvecklade i samband med beslutet om lagrådsremiss, på att det såväl inom som utom riksdagen kommit till uttryck en opinion som motsatt sig en sådan mer begränsad sänkning som förordats i det remissbehandlade förslaget och som i stället förordar en s. k. principiell nollgräns. Med hänsyn till att det saknas ett tillräckligt beredningsunderlag för ett mer slutgiltigt ställningstagande till lämpligheten av en sådan gräns har jag undersökt förutsättningarna för en skyndsam beredning av frågan under parlamentarisk medverkan. Det har emellertid visat sig att en sådan beredning i regeringskansliet inte varit möjlig att åstadkomma eftersom inte alla de partier som borde delta har velat göra det. Jag avser därför att i ett annat sammanhang ta upp den fortsatta behandlingen av frågan om den nedre straffbarhetsgränsen för rattonykterhet.

Jag vill emellertid redan här förutskicka att, även om denna fråga är av central betydelse är det enligt min mening viktigt att i det sammanhanget ta upp även andra frågor i anslutning till trafiknykterhetsbrotten.

Sålunda behöver trafiknykterhetsbrottens konstruktion ses över. Den har inte förändrats på något mer grundläggande sätt sedan början av 1940-talet. Det har medfört att bestämmelserna såväl när det gäller den sakliga uppbyggnaden som den lagtekniska konstruktionen numera framstår som en återspeglning av olika delreformer snarare än som en ändamålsenlig ansvarsreglering.

Det kliniska rattfylleriets ställning vid en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen behöver också övervägas.

Vidare bör gränsdragningen mellan de två graderna av trafiknykterhetsbrott ses över. Det är angeläget att söka främja en mer nyanserad och allsidig bedömning av den grövre trafikbrottsligheten där faran för trafiksäkerheten beaktas i högre grad än i dag.

Slutligen bör frågan om påföljdsval när det gäller de grövre trafiknykterhetsbrotten tas upp. Det är uppenbart att en stor del av dem som döms för grövre trafiknykterhetsbrott har alkoholproblem. Samhället har ett tydligt intresse av att motverka återfall och hjälpa den som dömts att komma till rätta med de sociala och andra problem som ofta ligger bakom brottsligheten. Härigenom kan trafiknykterheten främjas. Det är enligt min mening

3.2 Alkoholutandningsprov som bevismedel

Mitt förslag: Alkoholutandningsprov bör regelmässigt kunna användas som bevismedel i trafiknykterhetsmål. Det införs därför ett nytt rekvisit i ansvarsbestämmelserna. Det avser alkoholkoncentration i utandningsluften och skall motsvara det som redan finns i fråga om alkoholkoncentration i blodet.

Rapportens förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna ställer sig bakom förslaget. *Överåklagaren vid regionåklagarmyndigheten i Jönköping, BRÅ, Svenska Läkaresällskapet och Sveriges advokatsamfund* avstyrker det.

Många av de remissinstanser som är positiva framhåller att det föreslagna bevismedlet uppfyller de säkerhetskrav som måste ställas på bevismedel och att förslaget innebär fördelar från rättssäkerhetssynpunkt. Likaså understryks från flera håll de effektivitetsvinster som kan göras om förslaget genomförs.

Skälen för mitt förslag: Som jag tidigare har framhållit torde införandet av regler om promillekörning ha varit en av de faktorer som verksamt bidragit till den ökade insikten om att alkohol och trafik inte hör ihop. Blodprovsanalyser är numera det helt dominerande bevismedlet vid trafiknykterhetsbrott. Det finns också en utbredd förståelse för promillereglerna bland allmänheten, och några invändningar när det gäller rättssäkerheten i förfarandet reses numera inte.

Det finns emellertid också nackdelar med systemet med blodprovsanalyser. Framför allt är förfarandet tids- och resurskrävande. Det gäller såväl själva provtagningen som analyserna av de tagna proverna. Det har mot den bakgrunden sedan länge stått klart att en övergång till alkoholutandningsprov som bevismedel skulle innebära väsentliga fördelar såväl för det allmänna som för den enskilde.

Kostnaderna för blodprovstagning och blodprovsanalys skulle kunna sparas. Sjukvårdspersonal skulle inte behöva tas i anspråk för detta ändamål. Tiden mellan ingripande och provtagning skulle allmänt sett kunna bli väsentligt kortare. Härigenom skulle proverna genomsnittligt sett komma att bli mer rättvisande. Avsikten är att verksamheten med alkoholutandningsprov skall organiseras så att huvuddelen av proven kan tas senast 30 minuter efter upptäckt av ett misstänkt trafiknykterhetsbrott. På längre sikt torde denna tid kunna bli ännu kortare. När det gäller blodprov är det inte ovanligt att det dröjer både en och två timmar innan sådana kan tas. Under den tiden hinner en förare förbränna mycket alkohol. Genomsnittsförbränningen är 0,15 promille per timme.

Den snabbare provtagningen innebär också att det inte kommer att krävas samma resurser för transport och bevakning av misstänkta. Polisen kommer därför att med oförändrade resurser kunna intensifiera förarkon-

trollerna väsentligt. Med tanke på den roll som upptäcktsrisken spelar för att motverka brott skulle detta få väsentlig betydelse för att förbättra trafiknykterheten. Den enskilde kan också få veta om han har överskridit den tillåtna alkoholkoncentrationen omedelbart i anslutning till provtagningen och slipper obehaget av en blodprovstagning. Det blir också möjligt att snabbt och enkelt slutföra utredningen. Härigenom kan man också förkorta tiden mellan brottet och lagföringen.

Jag vill här också nämna att en vidgad användning av alkoholutandningsprov även torde underlätta möjligheterna att upptäcka fall av berusning av andra medel än alkohol. Om en person företer tydliga tecken på påverkan men ett alkoholutandningsprov visar att han inte har någon eller endast en ringa mängd alkohol i kroppen, finns det självfallet anledning att genom blodprov och urinprov söka utröna om han är berusad av något annat medel.

Alkoholutandningsprov har trots alla dessa fördelar ändå inte godtagits som exklusivt bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. Det har sin bakgrund i att det funnits tvivel på i vad mån tillgänglig provapparatur motsvarat de krav som måste ställas på den i rättssäkerhetens intresse.

Uppdraget att utreda möjligheterna att använda alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott lämnades ursprungligen till LUP-utredningen. Sedan dennas verksamhet avslutats fick rikspolisstyrelsen i uppgift att slutföra det påbörjade utvecklingsarbetet i samråd med bl. a. statens rättskemiska laboratorium, BRÅ och statens provningsanstalt. Samråd skulle också ske med en särskild referensgrupp som utsetts av chefen för justitiedepartementet.

Som framgått har styrelsen redovisat sitt uppdrag i rapporten Alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. Rikspolisstyrelsen har för sin del funnit att alkoholutandningsprov behandlade inom det analysystem med åtföljande kontrollfunktioner som presenteras i rapporten uppfyller de rättssäkerhetskrav som rimligen kan ställas på ett bevismedel. Även referensgruppen och de myndigheter med vilka samråd skett instämmer i de slutsatser som redovisas i rapporten.

Styrelsens rapport har föregåtts av ett mycket omfattande utvecklings- och utredningsarbete som sträckt sig över en väsentligt längre tid än den som omfattas av styrelsens senaste uppdrag. Under arbetet har omfattande försöksverksamhet genomförts både i laboratoriemiljö och ute på polisstationer. När det gäller de kvalitetssäkringssystem och de kravspecifikationer som styrelsen utgått från i sitt utvecklingsarbete hänvisar jag till rapporten.

Vid remissbehandlingen av rapporten har en mycket stor majoritet av de remissinstanser som yttrat sig i frågan instämt i de slutsatser som redovisats och således tillstyrkt att alkoholutandningsprov i den form som presenteras i rapporten godtas som bevismedel i trafiknykterhetsmål.

Det bör i sammanhanget även framhållas att man i Norge redan förra året öppnade möjligheterna att använda alkoholutandningsprov som exklusivt bevismedel. Detta skedde i allt väsentligt på grundval av de resultat som redovisas i rikspolisstyrelsens rapport och som enligt vad som anför-

des i propositionen (Ot prp nr 65, 1987—88) tillgodosåg alla de invändningar om osäkerhetsmoment som tidigare anförts i Norge.

Jag har också för egen del funnit att alkoholutandningsprov som genomförs och dokumenteras i enlighet med de krav som anges i rapporten måste anses väl svara mot vad hänsynen till rättssäkerheten fordrar. Enligt min mening är det därför angeläget att göra de lagändringar som behövs för att alkoholutandningsprov generellt skall kunna tillmätas ett avgörande bevisvärde i mål om trafiknykterhetsbrott.

Jag vill i sammanhanget framhålla att det i enlighet med de principer för bevisvärdering som gäller i svensk rätt alltid ytterst är domstolarna som avgör om den bevisning som förebringas i en rättegång är tillräcklig. Även utan ändringar i gällande lagstiftning skulle det därför vara möjligt att godta alkoholutandningsprov som bevismedel. Provet skulle emellertid i ett sådant fall få användas som bevisning inte angående alkoholhalten i utandningsluften utan om den blodalkoholhalt som den misstänkte haft. Såsom redovisats i rapporten finns det en mycket hög korrelation mellan alkoholhalten i blod och luft.

Om alkoholutandningsprov i större omfattning skall komma till praktisk användning som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott, är emellertid en sådan ordning enligt min mening mindre lämplig. I likhet med vad som föreslås i rapporten förordar jag i stället att det i lagstiftningen införs särskilda gränser som direkt tar sikte på den alkoholkoncentration som uppmäts i utandningsluften. Förutom att lagstiftningen på detta sätt blir klarare undanröjs också ett av de osäkerhetsmoment som ibland har åberopats som ett skäl mot att ge alkoholutandningsprov ett avgörande värde i bevishänseende. Jag avser här frågan om med vilken grad av säkerhet man kan uttala sig om blodalkoholhalten genom prov som avser alkoholkoncentrationen i utandningsluften. Enligt min bedömning måste emellertid alkoholhalten i luften anses vara ett lika objektivt mått på påverkan som blodalkoholhalten. Jag tänker här inte endast på den höga korrelation som råder mellan de olika mätmetoderna utan även på sådana omständigheter som att blodalkoholhalten kan växla mellan högre och lägre värden inom en mycket kort tidrymd.

Jag vill här också för tydlighetens skull framhålla att det enligt min mening inte kan komma i fråga att helt ersätta de nuvarande promillegränserna i blodet med gränser för alkoholkoncentrationen i utandningsluften. Under överskådlig tid kommer blodprov att behöva kunna användas parallellt med alkoholutandningsprov. Detta gäller särskilt i glesbygd där det många gånger kan vara närmare till en plats där blodprov kan tas än till ett ställe där alkoholutandningsprov kan tas. Blodprov måste också kunna användas om den misstänkte vägrar eller t. ex. på grund av skada saknar förmåga att lämna alkoholutandningsprov.

Jag vill också framhålla att mitt ställningstagande innebär att, om någon lämnat både blodprov och alkoholutandningsprov det är tillräckligt för straffansvar att ett av proven utvisar ett värde som uppgår till straffbar alkoholkoncentration.

När det gäller relationen mellan alkoholkoncentrationsgränsen i blodet och i luften bör, såsom förordas i rapporten, den allmänt vedertagna

omräkningsfaktorn 2000:1 användas. Detta innebär att promillehalterna 0,5 och 1,5 för blod motsvaras av en alkoholkoncentration på 0,25 resp. 0,75 milligram per liter luft.

Med en lagstiftning som direkt tar sikte på alkoholkoncentrationen i utandningsluften är det givetvis viktigt att provtagningen och analysen utförs med en så tillförlitlig utrustning och på ett så omsorgsfullt sätt att tvekan inte behöver råda om analysens kvalitet. Som jag redan berört anser jag att de kravspecifikationer och kvalitetssäkringssystem liksom även de föreskrifter för provtagning som presenteras i rapporten fyller högt ställda krav i detta hänseende.

Jag vill emellertid här något beröra en fråga som kommenterats av vissa remissinstanser och som också diskuterats i den allmänna debatten. Det gäller vilket s. k. säkerhetsavdrag som bör tillämpas för att undvika att någon fälls till ansvar på grund av att provet är missvisande.

Ett sådant säkerhetsavdrag tillämpas även vid blodprov och brukar regelmässigt anges i de utlåtanden som statens rättskemiska laboratorium lämnar. Det säkerhetsavdrag som anges vid blodalkoholanalyser var under lång tid 0,14 promille men är numera vid blodalkoholhalter kring 0,5 promille 0,06 promille. Det bör framhållas att dessa säkerhetsavdrag endast är ett uttryck för den tillförlitlighet som analysmetoden har och att det ytterst är en uppgift för domstolarna att ta ställning till om avdragets storlek är anpassad efter de krav som måste ställas i bevishänseende. Det skulle mot den bakgrunden enligt min mening inte kunna accepteras om säkerhetsavdraget, som föreslagits från några håll, skulle fastställas genom lag eller någon annan författning. Enligt min mening måste en principiell och tydlig skillnad göras mellan den nedre promillegräns som är föreskriven och den säkerhetsmarginal som bevismetoden kräver. Att författningsreglerna denna säkerhetsmarginal vore att föreskriva om tillförlitligheten hos en viss mätmetod vilket ter sig som oförenligt med principen om fri bevisvärdering.

När det gäller alkoholutandningsproven föreslås det i rikspolisstyrelsens rapport att säkerhetsavdraget inledningsvis anges till vad som motsvarar 0,15 promille. Enligt rapporten är detta ett generöst tilltaget avdrag med tanke på att det avdrag som formellt beräknats under försöksverksamheten motsvarar 0,12 promille. Detta avdrag är, i likhet med vad som är fallet vid blodalkoholanalyser, beräknat så att sannolikheten blir högst 0,1 procent för att ett prov med verklig alkoholkoncentration strax under de i lagen angivna gränserna får ett för högt värde.

Säkerhetsavdragets storlek bestäms väsentligen av differensen mellan analysmedelvärdena för de båda delutandningsprov som enligt provtagningsrutinerna skall tas vid ett fullständigt utandningsprov.

Enligt vad jag inhämtat från rikspolisstyrelsen har den fortsatta försöksverksamheten gett vid handen att det finns förutsättningar att reducera det i rapporten föreslagna säkerhetsavdraget. Det är givetvis önskvärt att analysmetoderna kan utvecklas på ett sådant sätt att säkerhetsavdraget kan reduceras så långt som möjligt.

Vilket säkerhetsavdrag som skall göras är som jag redan sagt ett avgörande som ytterst ankommer på domstolarna. Det är emellertid väsentligt att

det i det protokoll över provtagningen som kommer att ges in till rätten också anges vilket säkerhetsavdrag som beräknas. Det är också viktigt att domstolarna kan ha samma förtroende för objektiviteten och den vetenskapliga kompetensen som ligger bakom dessa beräkningar som de har haft i fråga om säkerhetsavdraget vid blod- och urinprovsanalyserna i det hittillsvarande systemet.

När det gäller de närmare föreskrifter som ett system med alkoholutandningsprov som bevismedel förutsätter bör det ankomma på rikspolisstyrelsen att utfärda sådana. Bl. a. när det gäller uppgifter om vilket säkerhetsavdrag som skall anges är det emellertid viktigt att föreskrifterna utformas i samråd med personer som besitter nödvändig kompetens och som har en så fristående ställning att sakligheten och objektiviteten i deras ställningstaganden inte kan sättas ifråga. Hur detta lämpligen bör ske avser jag att överväga i samband med frågan om de föreskrifter i förordningsform som de här aktuella lagförslagen kan föranleda.

I rikspolisstyrelsens rapport diskuteras frågan om det behövs några särskilda åtgärder för att motverka att den som misstänks för ett trafiknykterhetsbrott vägrar att avge prov. Bakgrunden är att det inte finns någon acceptabel möjlighet att tvinga någon att avge ett utandningsprov. Som framhålls i rapporten är det olämpligt att förena en sådan vägran med en straffsanktion bl. a. mot bakgrund av de svårigheter som kan finnas att dra någon klar gräns mellan vägran och oförmåga. Däremot föreslår styrelsen att körkortslagen kompletteras med en bestämmelse som gör det möjligt att omhänderta körkortet från den som utan giltigt skäl vägrar att lämna utandningsprov.

För egen del vill jag framhålla att en vägran att lämna utandningsprov regelmässigt torde leda till att föraren i stället får lämna blodprov. Det besvär och obehag som ett sådant vidare förfarande medför torde innebära en starkt avhållande faktor mot vägran. Jag vill också erinra om att erfarenheterna när det gäller rutinmässiga alkoholutandningsprov talar för att problemen med vägran inte kan förväntas få någon större omfattning. Jag är därför inte nu beredd att föreslå några särskilda åtgärder i det hänseendet. Det finns emellertid anledning att noga följa utvecklingen i detta avseende.

Styrelsen har också berört en annan fråga som hänger samman med de problem som en vägran att lämna alkoholutandningsprov kan medföra. Det gäller i vad mån s. k. tillbakaräkning av blodalkoholhalten skall företas, om den misstänkte inte har kunnat förmås att lämna utandningsprov. Med tillbakaräkning avses en beräkning av vilken alkoholkoncentration som funnits i blodet vid en viss tidpunkt före den då ett blodprov har tagits. Tillbakaräkningar är vanskliga att göra och innebär avsevärda risker för materiellt felaktiga resultat. Frågan behandlades i ett tidigare ärende angående trafiknykterhetsbrotten år 1974 (prop. 1974:154 s. 29 f), varvid det föredragande statsrådet anförde att tillbakaräkningar bör företas endast undantagsvis och då det är uppenbart att promillegränsen varit uppnådd under eller efter färdens. Han framhöll vidare att i de fall då tillbakaräkning blir aktuell bör sakkunnigutlåtande alltid inhämtas före målets

3.3 Rutinmässiga alkoholutandningsprov

Mitt förslag: Kravet att en trafikkontroll skall vara beordrad i förväg för att alkoholutandningsprov skall få tas rutinmässigt slopas. Beslut om sådan kontroll skall emellertid ha fattats av den som innehar eller upprätthåller tjänst som lägst inspektör och leder yttre polisverksamhet.

Förslaget innebär också att den typ av prov som får tas på förare utan att brottsmisstanke föreligger inskränks till sådana prov som kan tas utan dröjsmål och endast anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Rikspolisstyrelsens förslag innebär att polisen ges en generell rätt att ta alkoholutandningsprov på förare i trafiken.

Remissinstanserna: Rikspolisstyrelsens förslag tillstyrks av de flesta remissinstanserna. De remissinstanser som avstyrker förslaget anför i huvudsak att det innebär ytterligare ingrepp i den personliga integriteten och ger utrymme för godtycke från provtagarens sida.

Statsåklagaren vid regionåklagarmyndigheten i Gävle, som avstyrker förslaget, framhåller att det bör gälla mycket stor restriktivitet vid användande av tvångsmedel även av lindrig art mot personer mot vilka det inte finns misstanke om brott. *Sveriges domareförbund*, som också avstyrker förslaget, pekar emellertid på att det kan finnas skäl för rikspolisstyrelsen att något jämka sina tillämpningsföreskrifter så att de ger utrymme för ett smidigare förfarande.

Skälen för mitt förslag: Som jag ser det är risken för upptäckt en av de viktigaste faktorerna när det gäller att komma till rätta med trafiknykterhetsbrotten. Ett viktigt led i arbetet att öka upptäcktsrisken är polisens möjligheter att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov. Den nuvarande regleringen ger också polisen sådana möjligheter. Enligt lagen om alkoholutandningsprov får sålunda alkoholutandningsprov tas rutinmässigt bl. a. om förare av motorfordon stoppas vid en i förväg beordrad trafikkontroll (2 § första stycket 1).

Av förarbetena till lagen framgår att med uttrycket ”i förväg beordrad trafikkontroll” avses en sådan kontroll som är beordrad av lägst kommissarie eller polisinspektör som är chef för avdelning (prop. 1975/76:162 s. 24). Enligt rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd för verkställighet av lagen skall kontrollen vara beordrad av lägst kommissarie och vara upptagen i månads- eller veckoplan eller motsvarande (RPS FS 1987:24, FAP 333 – 1).

Rikspolisstyrelsens förslag innebär att en polisman rutinmässigt får ta utandningsprov utan att någon trafikkontroll har beordrats i förväg. Styrelsen motiverar förslaget med bl. a. att det medför att den enskilde polis-mannens initiativförmåga och intresse för verksamheten bättre kan tillva-

ratas samt att bekämpningen av trafiknykterhetsbrotten kan avsevärt effektiviseras.

Enligt min uppfattning är det angeläget att förfarandet med rutinmässiga alkoholutandningsprov inte är förenat med några onödiga begränsningar. Den ordning som nu tillämpas, med krav på att rutinmässiga alkoholutandningsprov vid trafikkontroller får tas bara då en sådan kontroll har beordrats i förväg av polisbefäl på viss nivå och tagits upp i en plan, kan onekligen medföra en minskad effektivitet när det gäller polisens möjligheter att motverka trafiknykterhetsbrotten. Jag vill emellertid peka på vad som uttalades vid lagens tillkomst om att det var angeläget att rutinprov vid trafikkontroller genomfördes på ett sätt som inte gav utrymme för godtycke från polisens sida utan som kunde vinna förståelse hos allmänheten (prop. 1975/76:162 s. 24). Dessa uttalanden har enligt min mening fortfarande giltighet. Samtidigt delar jag rikspolisstyrelsens uppfattning att allmänheten numera är väl införstådd med att polisen har och måste ha möjligheter att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov i trafiken, även om den enskilde oftast inte har närmare klart för sig hur långt polisens befogenheter sträcker sig.

Mot denna bakgrund anser jag det vara motiverat att nu utvidga polisens möjligheter att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov i trafiken utan att det finns misstanke om att en förare gjort sig skyldig till något brott. Jag vill dock inte gå så långt som rikspolisstyrelsen har föreslagit och som innebär att en enskild polisman har en generell rätt att ta alkoholutandningsprov på förare i trafiken. Enligt min mening är en lämplig ordning att det inte längre skall krävas att en trafikkontroll skall vara beordrad *i förväg* för att alkoholutandningsprov skall få tas rutinmässigt. Som jag ser det blir det härigenom möjligt att åstadkomma ett mera flexibelt förfarande än det nuvarande. För att alkoholutandningsprov skall få tas rutinmässigt vid en trafikkontroll bör emellertid kontrollen ha beslutats av en polisman i befälsställning. Jag förordar därför att bara den som innehar eller upprätthåller tjänst som lägst inspektör och leder yttre polisverksamhet skall ges sådan beslutanderätt.

För att alkoholutandningsprov skall få tas utan att brottsmisstanke föreligger bör krävas att polisen endast utnyttjar instrument som kan brukas utan dröjsmål och som anger endast om eventuell alkohol i utandningsluften överstiger visst gränsvärde eller ej. Det skall med andra ord inte vara fråga om sådana kvantitativa prov som kan användas som bevismedel utan om sådana prov som brukar kallas sållningsprov. Det bör vidare liksom hittills markeras att ett sådant prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där kontrollen eller polisingripandet ägt rum. Orsaken till att jag föreslår denna ordning är att jag anser att den som inte är misstänkt för brott inte skall behöva vidkännas en större integritetskränkning än som krävs för att tillgodose syftet med provet.

Däremot saknas anledning att ha motsvarande regler för de kvantitativa alkoholutandningsprov som tas på den som är skäligen misstänkt för brott som kan föranleda fängelse. När sådan brottsmisstanke föreligger bör både sållningsprov och kvantitativa alkoholutandningsprov kunna få tas på den

som är misstänkt. Avgörande för vilken typ av prov som används bör då vara vad som bäst kan tjäna syftet med undersökningen.

Prop. 1988/89:118

3.4 Övriga frågor

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

Promillebestämmelserna i *järnvägstrafiklagen* (6 kap. 2 §) överensstämmer med motsvarande bestämmelser i TBL. I samband med att bestämmelserna i TBL ändras bör enligt min mening motsvarande ändringar göras även i järnvägstrafiklagen.

Bestämmelserna i 325 § *sjölagen* om onykterhet till sjöss skiljer sig från TBL:s regler bl. a. på så sätt att regleringen inte innehåller några promillegränser. Frågan om sjölagens regler bör anpassas närmare till vad som gäller enligt TBL har uppmärksammats i riksdagen. Lagutskottet uttalade våren 1988 i sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1987/88:23, rskr. 199) att det borde ankomma på regeringen att i lämpligt sammanhang närmare överväga om inte en strängare syn på onykterhet till sjöss borde komma till uttryck genom en ändring i 325 § *sjölagen* så att bestämmandet av påföljd vid brottet närmare anpassas till vad som gäller enligt TBL. När det gäller denna fråga avser jag att återkomma i annat sammanhang.

De ändringar i TBL som jag har föreslagit föranleder även vissa följdändringar i *körkortslagen*. Jag har när det gäller dessa frågor samrått med chefen för kommunikationsdepartementet. Denne kommer inom kort, i samband med att han tar upp också andra ändringar i den lagen, att lämna förslag till de ändringar som mina förslag föranleder på det området.

Beträffande övergångsfrågor bör följande anmärkas.

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

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

Det nya rekvisitet i fråga om alkoholkoncentration i utandningsluften i 4 § TBL och 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen innebär en nykriminalisering. På grund av innehållet i 2 kap. 10 § regeringsformen och 5 § BrP kan eventuell tillgänglig bevisning för sådan luftalkoholkoncentration inte med stöd av detta rekvisit läggas till grund för ansvar för gärningar som begåtts före lagens ikraftträdande.

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

1. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
3. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192).

5 Specialmotivering

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

Förslaget innehåller nya bestämmelser om kvantitativa gränser för alkoholkoncentration i förarens utandningsluft. Dessa likställs med nuvarande promilleregler. Det kan anmärkas att bara en av gränserna behöver vara uppnådd för att straffrättsligt ansvar skall inträda.

I paragrafen har också gjorts vissa ändringar av redaktionell natur.

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

2 §

Ändringen i sak i punkt 1 i första stycket innebär att kravet att en trafikkontroll skall vara beordrad i förväg för att alkoholutandningsprov skall få tas rutinmässigt avskaffas. Det krävs emellertid att den som innehar eller upprätthåller tjänst som lägst inspektör och leder yttre polisverksamhet har fattat beslut om att trafikkontroll skall ske. Ingenting hindrar således att trafikkontroller såsom i dag beordras i förväg. Uttrycket "beordrar" hindrar självfallet inte att även den som har fattat beslut om trafikkontroll själv deltar i denna och tar utandningsprov.

Av andra stycket följer att den utvidgade möjligheten att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov omfattar även förare av maskindrivet fordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg.

3 §

Ändringarna i första stycket är endast språkliga.

I andra stycket regleras vilken sorts prov som får tas enligt 2 §. Dessa prov avser fordonsförare som inte är skäligen misstänkta för brott som kan föranleda fängelse. Vid sådan provtagning får endast användas instrument som kan användas utan dröjsmål. Med instrument avses i detta sammanhang även ampuller. Instrumentet skall också vara konstruerat så att det endast anger om eventuell alkoholkoncentration i utandningsluften överstiger visst gränsvärde. Sådana prov brukar kallas sållningsprov. Avsikten med förslaget är att göra klart att den som inte är skäligen misstänkt för brott inte skall behöva mer än ytterst tillfälligt hindras av provtagningen i

sin färd. Vidare är det från integritetssynpunkt olämpligt att instrumentet visar om det finns en alkoholkoncentration som ligger under det från straffrättslig synpunkt intressanta gränsvärdet.

De alkoholutandningsprov som görs med stöd av 1 § i fall då föraren är skäligen misstänkt för brott på vilket kan följa fängelse omfattas inte av dessa bestämmelser. Det hindrar förstås inte att sållningsprov kan göras även med stöd av 1 §. I normalfallet torde dock denna typ av prov inte vara tillräcklig, utan i stället torde proven behöva tas med instrument som anger vilken alkoholkoncentration ett utandningsprov har (kvantitativa alkoholutandningsprov).

Den som har lämnat ett sållningsprov som visat att alkoholkoncentrationen uppnått minst straffbarhetsgränsen kan enligt min bedömning anses vara skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott. Det betyder att ett kvantitativt alkoholutandningsprov kan tas.

Om det när någon är skäligen misstänkt för rattfylleri kan förutses att lagföring kommer att ske i något annat land där man inte använder alkoholutandningsprov som bevismedel, bör blodprov tas i stället för utandningsprov.

Om så anses behövt, får både sållningsprov och kvantitativt alkoholutandningsprov tas på den som enligt angivna kriterier är misstänkt för sådant brott som avses i 1 §. Detta gäller oberoende av om brottsmisstanken har uppstått innan eller efter att exempelvis ett sållningsprov har tagits.

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

Förslaget innebär en anpassning till ändringarna i TBL.

6 Hemställan

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

1. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
3. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985: 192).

7 Beslut

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

Till
Statsrådet och chefen
för justitiedepartementet

JUSTITIEDEPARTEMENTET
Registratörn
Ink. 1987 – 12 – 22
Dnr 87-4007
jfr. 86-2772

Genom beslut den 23 oktober 1986 uppdrog regeringen åt rikspolisstyrelsen att i samråd med statens rättskemiska laboratorium och annan medicinsk expertis som styrelsen skulle utse samt brottsförebyggande rådet och statens provningsanstalt slutföra utvecklingsarbetet beträffande ett system för analys av alkoholutandningsprov och med systemet förenade kontrollfunktioner.

Sedan uppdraget fullgjorts får rikspolisstyrelsen överlämna rapporten Alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.

I utvecklingsarbetet har deltagit för rikspolisstyrelsen, projektledaren avdelningsdirektören Håkan Jaldung samt byrådirektören Inge Bisther, för statens rättskemiska laboratorium professorn Jan Schubert och laboratorn Wayne Jones, såsom av rikspolisstyrelsen anlitade medicinska experter, professorn Leonard Goldberg och docenten Kjell Bjerver, för brottsförebyggande rådet, professorn Torbjörn Thedéen samt för statens provningsanstalt filosofie doktorn Björn Lundgren och civilingenjören Eddie Åkesson. I styrelsens tidigare utvecklingsarbete på området har härutöver medverkat numera framlidne professorn Roger Bonnichsen.

Enligt regeringens beslut har rikspolisstyrelsen vidare samrått med en särskild referensgrupp utsedd av chefen för justitiedepartementet med uppgift att samråda med de myndigheter som varit ansvariga för utvecklingsarbetet om möjligheterna och metoderna för att använda alkoholutandningsprov i rättstillämpningen som bevismedel i mål om trafiknykterhetsbrott. Gruppen har bestått av såsom ledamöter rättscheferna Johan Munck, ordförande och Peter Löfmarck, f d borgmästaren Johan Björling, rådmannen Rolf Trulsson, överåklagaren Torsten Jonsson, direktören och medicine doktorn h.c. Rune Andréasson samt som experter professorn Gunnar Blom och tf professorn Hans Klette. Som experter i gruppen har också ingått Thedéen och Lundgren.

Rikspolisstyrelsen har funnit att alkoholutandningsprov behandlade inom det analysystem med åtföljande kontrollfunktioner som presenteras i rapporten uppfyller de rättssäkerhetskrav som rimligen kan ställas på ett bevismedel. Styrelsen konstaterar att vissa fördelar står att vinna genom den aktuella tekniken samt lägger fram förslag till de lagändringar som behövs för att metoden skall kunna komma i praktiskt bruk. Vidare behandlas olika tillämpningsfrågor.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit undertecknad rikspolischef, överdirektören Ulf Waldau, avdelningschefen Ulf Karlsson,

verksjuristen Olof Egerstedt och avdelningsdirektören Håkan Jaldung, den sistnämnde föredragande.

Prop. 1988/89: 118
Bilaga 1

RIKSPOLISSTYRELSEN

Holger Romander

Holger Romander

Håkan Jaldung

Håkan Jaldung

För statens rättskemiska laboratorium

Jan Schubert

Jan Schubert

Professor

För brottsförebyggande rådet

Torbjörn Thedéen

Torbjörn Thedéen

Professor

För statens provningsanstalt

Björn Lundgren

Björn Lundgren

Fil doktor

Referensgruppen har instämt i de slutsatser som redovisats i rapporten.

Johan Munck

Johan Munck

Rättschef och ordförande i referensgruppen

Sammanfattning

Under utvecklingsarbetet har prövats om bevisinstrument med tillräcklig grad av säkerhet, noggrannhet och effektivitet kan mäta alkoholkoncentrationen i utandningsluften. Vid typprovningen hos statens provningsanstalt har konstaterats att det finns bevisinstrument som motsvarar de krav som måste ställas på sådan utrustning.

Vidare har utvecklats ett kvalitetssäkringssystem som består av grundläggande instrumentprovning och årliga kontroller vid statens provningsanstalt samt en ingående kontroll av procedur och analysresultat, s k processkontroll.

Vid de automatiska, datatekniska kontrollerna upptäcks eventuella handhavandefel, instrumentfel och analysfel. Detta innebär att analysresultatet kan användas omedelbart för rättsliga ändamål.

Genom användning av bevisinstrument kan en effektivisering ske av polisens övervakning av nykterheten i trafiken. Förundersökningsverksamheten kan avsevärt rationaliseras. Det kan särskilt framhållas att andelen s k falska positiva sållningsprov i stort kan elimineras. Andelen blodprovstagningar på polisstationerna kan minskas, vilket är betydelsefullt bl a med hänsyn till risken för HIV-smitta.

Alkoholutandningsprov kan inte helt ersätta blodproven. Blodprov måste tas på den som vägrar eller av medicinska orsaker inte kan lämna ett utandningsprov. Det kan antas att blodprovsanalys används i högst 20 procent av målen angående trafiknykterhetsbrott om luftanalystekniken införs.

Då luftanalyserna behandlade inom det kvalitetssäkringssystem som föreslås uppfyller de rättssäkerhetskrav som kan ställas och då kostnaderna för ett luftanalyssystem och ett reducerat blodanalyssystem inte beräknas överstiga kostnaderna för nuvarande blodanalyssystem har styrelsen funnit att alkoholutandningsprov bör användas som rättsligt bevismedel.

I kapitlet angående lagstiftningsfrågor föreslås därför att det i 4 § trafikbrottslagen sätts upp två alternativa straffbetingelser: den misstänkte skall fällas till ansvar om antingen alkoholhalten i blodet har uppgått till 0,5 respektive 1,5 promille eller alkoholhalten i utandningsluften uppgått till 0,25 respektive 0,75 milligram per liter luft.

8 Slutsatser

De faktorer som har avgörande betydelse för tillförlitligheten i ett kvalitetssäkringssystem har under utvecklingsarbetet kartlagts enligt statens mät- och provrads förslag. Rådet har tidigare uttalat att det är möjligt att skapa den tillförlitlighet som behövs vid användningen av luftanalystekniken genom det kvalitetssäkringssystem som nu utvecklats och i de väsentligaste delarna prövats. Statens provningsanstalt och professorerna Gunnar Blom, referensgruppen, Leonard Goldberg, anlita expert, Torbjörn Thedéen, referensgruppen, har funnit att kontrollen av analyserna uppfyller de krav som kan uppställas för att analyserna omedelbart skall kunna användas för rättsliga ändamål.

Kvalitetssäkringsprogrammet, som utarbetats av statens provningsanstalt, efter samråd med företrädare för statens mät- och provråd, syftar till att säkerställa tillräcklig noggrannhet och rättssäkerhet vid varje enskild analys. Systemet av kontroller som inramar varje enskild luftanalys medför att varje störning med tillräckligt hög säkerhet upptäcks i samband med provtagningen. Genom den processkontroll som föreslås av Thedéen, i samråd med Blom och Goldberg, kan utvecklingen av analyserna följas och eventuella förändringar i instrumenten, som kan uppstå under tiden mellan instrumentkontrollerna vid provningsanstalten, upptäcks omedelbart.

Genom den omfattande instrumentkontroll, processkontroll och utformning av övriga delar i kvalitetssäkringssystemet som föreslås i avsnittet 4.1- 4.4 samt den konstruktion av säkerhetsavdraget som redovisats i bilaga 7 tillgodoses höga krav på rättssäkerhet. Styrelsen vill särskilt framhålla, såsom en väsentlig rättssäkerhetsfaktor, den omständigheten, att hela förloppet, från upptäckt till provtagning och analys, kan överblickas i ett sammanhang.

Rikspolisstyrelsen ansluter sig till de ställningstaganden och andra slutsatser beträffande bevisinstrumentens och kvalitetssäkringssystemets tillförlitlighet som har redovisats i rapporten.

Rikspolisstyrelsen föreslår därför att alkoholutandningsprov används som rättsligt bevismedel vid misstanke om trafiknykterhetsbrott.

POLISEN

Rikspolisstyrelsen

Polisbyrå I

Ordningsspolissektionen

Ad Håkan Jaldung

Justitiedepartementet

1988-01-22 MEB-333 – 233/88

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Registratorn

Ink. 1988-01-29

Dnr till 87 – 4007

Rutinmässiga alkoholutandningsprov

Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov tillkom som ett led i samhällets åtgärder för att främja trafiknykterheten. Lagen ger under vissa angivna förutsättningar polisen rätt att rutinmässigt få ta utandningsprov utan att skälig misstanke föreligger om trafiknykterhetsbrott.

Rätten för polisen att rutinmässigt ta utandningsprov var en principiellt viktig fråga vilken föregicks av ett omfattande utredningsarbete och en landsomfattande försöksverksamhet inom polisen. Genom försöksverksamheten ville man bl a få en säkrare uppfattning om hur allmänheten uppfattade utandningsproven, hur den praktiska tillämpningen skulle ske samt vilken effekt de rutinmässiga utandningsproven skulle ha från brottsbekämpningssynpunkt.

De positiva erfarenheter av alkoholutandningsproven som erhöles under försöksverksamheten och som låg till grund för en permanent lag om alkoholutandningsprov har i allt väsentligt ytterligare bekräftats under de drygt 10 år som lagen har tillämpats. I Transportforskningsberedningens rapport 1986:12 "Intensifierad övervakning med utandningsprov" redovisas bl a viss forskningsverksamhet där resultaten bl a visar "att ett ökat antal utandningsprov leder till att fler förare får erfarenhet av prov samtidigt som de upplever en ökad sannolikhet för prov i framtiden. En ökning av antalet utandningsprov medförde att det inträffade färre trafiknykterhetsbrott, färre förare påträffades med promillehalter i intervallet 0,50–0,99 promille och det inträffade färre personskadeolyckor nattetid där föraren var misstänkt för trafiknykterhetsbrott".

Antalet utandningsprov har ökat successivt sedan lagen infördes och uppgick enligt länsstyrelsernas och polismyndigheternas planeringsdokument till ca 665 000 under år 1986. Det är sannolikt att polisen tar betydligt fler utandningsprov per år eftersom negativa utandningsprov i samband med trafikförseelser, fordonskontroller och liknande ingripanden i många fall inte redovisas av ingripande polisman.

Möjligheterna att öka utandningsproven ytterligare, exempelvis till 1 miljon per år, är beroende av vilka resurser länsstyrelserna och polismyndigheterna avdelar för bekämpning av trafiknykterhetsbrott. Eftersom det är vid i förväg beordrade trafikkontroller som huvuddelen av utandningsproven genomförs förutsätter en ökning av antalet utandningsprov att ytterligare personaltimmar avsätts för sådan verksamhet.

Alkoholutandningsprov som tas vid i förväg beordrad trafikkontroll har

stor allmänpreventiv betydelse eftersom fordonsförare och passagerare uppmärksammas på polisens bekämpning av trafiknykterhetsbrott.

Detta leder till en förhöjd upplevd upptäcktsrisk. Upptäcktsriskens betydelse som avhållande faktor har dokumenterats bl a i Nordisk Trafiksikkerheds Råd, Rapport 33:4 "Alkohol och trafik", vilken innehåller referat från NTÅ-seminarium i Esbo, Finland 1983. Vid seminariet fanns fyra arbetsgrupper: Beteendevetenskapliga-, rättsliga-, medicinska- och alkoholpolitiska arbetsgruppen. Arbetsgrupperna framförde "som sin enhälliga åsikt, att den främsta motåtgärden mot rattfylleri måste vara att öka risken att åka fast genom ökad övervakning".

De flesta förare som druckit alkohol upptäcks emellertid inte av polisen vid i förväg beordrade trafikkontroller utan under andra former av trafikövervakning eller allmän övervakning. I dessa fall är rätten att ta utandningsprov grundad på att skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger eller att förutsättningarna för rutinmässigt utandningsprov enligt 2 § i lagen är uppfyllda dvs i samband med trafikolycka, misstanke om vissa brott i trafikbrottslagen, hastighetsöverträdelse, skyldighet att stanna fordon eller skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

Huvuddelen av länsstyrelserna och polismyndigheterna anger i sitt årliga planeringsdokument vilket antal utandningsprov som bör tas vid i förväg beordrad trafikkontroll. Rikspolisstyrelsen är inte övertygad om att en stor ökning av antalet utandningsprov vid i förväg beordrade kontroller verkligen ger en sådan förbättrad trafiknykterhetssituation som en ökad polisinsats rimligen måste förutsätta. Antalet förare som kommer att få genomföra utandningsprov kommer ändå att vara relativt sett litet. Andra vägar måste därför prövas enligt styrelsens mening för att öka upptäcktsrisken.

När lagen om alkoholutandningsprov tillkom saknades den erfarenhet och kunskap om tillämpning av utandningsprov som nu finns hos polispersonalen och fordonsförarna. Trafikanterna har vant sig vid att lämna ett utandningsprov och att detta inte nämnvärt hindrar deras färd. De torde sällan fråga om det verkligen rör sig om en kontroll som beordrats i förväg. Utandningsproven har nu accepterats som en nödvändig del av polisens trafikövervakning. De betänkligheter mot utandningsproven som fanns från rättssäkerhets- och integritetsskyddssynpunkt under lagstiftningsarbetet har vederlagt under de 10 år som lagen tillämpats. Av betydelse från rättssäkerhetssynpunkt är att andelen sk falska positiva prov har minskat genom att ampullerna ersatts av sk sällningsinstrument vilka, med större säkerhet än ampuller, mäter alkoholkoncentrationen kring den nedre straffbarhetsgränsen. Provtagningen kan också genomföras snabbt så att kontrollen innebär ringa hinder för fordonsförarna.

Med anledning av den utveckling som redovisats ovan föreslår rikspolisstyrelsen att lagen om alkoholutandningsprov ändras så att en polisman rutinmässigt får ta utandningsprov utan att misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. Enligt nu gällande föreskrifter till lagen, se bilaga 1, skall sådana i förväg beordrade utandningsprov vara upptagna i månads- eller veckoplan (motsvarande) och beordrade av lägst kommisarie. Föreskrifterna grundas i dessa avseenden på förarbeten och motivuttalanden

till lagen. Utandningsprov bör kunna tas mellan olika uttryckningsuppdrag utan att sådana prov beordrats i förväg eller att fordonsförare betett sig på sådant sätt som anges i 2 § av lagen. Den enskilde polismannens initiativförmåga och intresse för verksamheten kan då bättre tillvaratas, personaltimmarna kan utnyttjas bättre och polisens bekämpning av trafiknykterhetsbrott kan avsevärt effektiviseras.

Det är inte troligt att allmänheten med den debatt om trafiknykterhetsproblemen som förs har något att invända mot att polisman får ta utandningsprov rutinmässigt utan att ha beordrats till detta i förväg. Det är heller inte troligt att ovidkommande faktorer spelar in vid kontroll av förare i dess hänseenden, lika lite som vid exempelvis kontroll av körkort.

På marknaden finns numera också s k passiva alkoholmätare med vilka polismännen kan mäta alkohol i andedräkten utan att blåsning erfordras. Denna utrustning underlättar och minskar tiden för provtagning ytterligare till fördel för trafikanten. Försök med sådan utrustning pågår f n. I framtiden är det möjligt att sådan utrustning kan komma att användas i viss omfattning som ett komplement till nuvarande sållningsinstrument.

De ändringar som föreslås ovan medför att 1 och 2 §§ i lagen om alkoholutandningsprov bör slås samman och exempelvis få följande lydelse:

”Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företas på förare av motordrivet fordon och förare av motordrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Bestämmelserna gäller ej förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Alkoholutandningsprov får även företas på den som är skäligen misstänkt för brott varå kan följa fängelse, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet”.

Den ändring av lagen om alkoholutandningsprov som föreslås av rikspolisstyrelsen bör medföra att polisens dels ökar antalet utandningsprov och dels möjliggör att polisens resurser kan utnyttjas bättre för att bekämpa trafiknykterhetsbrott. De föreslagna ändringarna i lagen bör därför övervägas i samband med handläggningen av frågan om alkoholutandningsprov som rättsligt bevismedel.

I handläggningen av detta ärende har deltagit undertecknad rikspolischef, avdelningschefen Ulf Karlsson och avdelningsdirektören Håkan Jaldung, den sistnämnda föredragande.

RIKSPOLISSTYRELSEN

Nils E. Åhmansson

Nils E. Åhmansson

Håkan Jaldung

Håkan Jaldung

Efter remiss har yttranden över

1. förslaget i den sedermera återkallade prop. 1984/85:21 till sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för rattonykterhet,

2. rikspolisstyrelsens skrivelse 1988-01-22 om rutinmässiga alkoholutandningsprov och

3. rikspolisstyrelsens rapport (RPS/Rapport 1987:10) Alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott

avgett av hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms, Göteborgs och Uppsala tingsrätter, kammarrätten i Jönköping, länsrätterna i Malmöhus resp. Västerbottens län, domstolsverket såvitt avser 1 och 3, riksåklagaren, brottsförebyggande rådet, socialstyrelsen, statens rättskemiska laboratorium, väg- och trafikinstitutet, trafiksäkerhetsverket, juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, länsstyrelserna i Kalmar, Värmland, Örebro resp. Gävleborgs län, statens provningsanstalt såvitt avser 1 och 3, transportforskningsberedningen, Svenska Läkaresällskapet, Svensk Trafikmedicinsk Förening såvitt avser 1 och 3, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande såvitt avser 1, Landsorganisationen i Sverige såvitt avser 1, Svenska polisförbundet, Föreningen Sveriges åklagare såvitt avser 3, Föreningen Sveriges polischefer, Motormännens riksförbund och Motorförarnas Helnykterhetsförbund.

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

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

Trafikförsäkringsföreningen har överlämnat ett yttrande från Försäkringsbranschens Serviceaktiebolag.

Skrivelser har kommit in från Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation och, såvitt avser förslaget till straffbarhetsgräns, Sveriges Kvinnliga Bilkårens riksförbund.

Lagrådet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1989-03-07

Prop. 1988/89: 118

Bilaga 4

Närvarande: justitierådet Nils Mannerfelt, justitierådet Bertil Freyschuss, regeringsrådet Åke Bouvin.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 16 februari 1989 har regeringen på hemställan av statsrådet Freivalds beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
3. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985: 192).

Förslaget har inför lagrådet föredragits av kammaråklagaren Agneta Isborn Lind.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Innehåll

Proposition	1	
Propositionens huvudsakliga innehåll	1	
Propositionens lagförslag	2	
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 mars 1989	5	
1 Inledning	5	
2 Bakgrund	7	
2.1 Gällande rätt	7	
2.1.1 Trafiknykterhetsbrotten	7	
2.1.2 Bevisning i mål om trafiknykterhetsbrott	7	
2.2 Huvuddragen av lagstiftningens utveckling	8	
2.3 Blodprov och alkoholutandningsprov	9	
2.4 Utländsk lagstiftning	12	
3 Allmän motivering	12	
3.1 Allmänna utgångspunkter	12	
3.2 Alkoholutandningsprov som bevismedel	15	
3.3 Rutinmässiga alkoholutandningsprov	20	
3.4 Övriga frågor	22	
4 Upprättade lagförslag	23	
5 Specialmotivering	23	
5.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	23	
5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov	23	
5.3 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) ..	24	
6 Hemställan	24	
7 Beslut	24	
Bilaga 1	Missivskrivelse till rapporten (RPS/Rapport 1987:10) Alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott samt delar av rapporten	25
Bilaga 2	Skrivelse från rikspolisstyrelsen om rutinmässiga alkoholutandningsprov	29
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	32
Bilaga 4	Lagrådets yttrande	33