

Regeringens proposition

1998/99:43

Drograttfylleri och sjöfylleri

Prop.
1998/99:43

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 december 1998

Göran Persson

Laila Freivalds
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en nollgräns för narkotika i trafiken införs i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Detta innebär att den som för ett motordrivet fordon, ett tåg eller en spårvagn med ett narkotiskt ämne i blodet döms för rattfylleri. Ett undantag från nollgränsen införs för den som intagit ett narkotikaklassat läkemedel i enlighet med läkares ordination. Frågan om dessa förare gjort sig skyldiga till rattfylleri skall bedömas enligt de regler som gäller redan i dag.

I anledning av den skärpta trafiknykterhetslagstiftningen föreslås en ny lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Den innebär att en polisman ges rätt att genomföra ögonundersökning på förare av motordrivna fordon och vissa andra som kan misstänkas för brott mot bl.a. rattfylleribestämmelserna.

Propositionen innehåller vidare förslag om införandet av en gräns om 1,0 promille för alkohol i sjölagens bestämmelse om grovt sjöfylleri. Regeringen uttalar också att frågan om införandet av en promillegräns i bestämmelserna om s.k. enkelt sjöfylleri bör utredas ytterligare.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.	8
2.4	Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).....	9
2.5	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	11
3	Ärendet och dess beredning	12
4	Bakgrund	13
5	Drograttfylleri.....	15
5.1	Utgångspunkter för regeringens förslag	15
5.2	Det kliniska rattfylleriet	18
5.3	Gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol.....	20
5.4	Nollgräns för narkotika.....	21
5.5	Undantag från nollgränsen.....	26
5.6	Lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken	29
5.7	Körkortsfrågor	34
6	Sjöfylleri.....	37
6.1	Utgångspunkter för regeringens förslag	37
6.2	Promillegräns för sjöfylleri.....	38
6.3	Promillegräns för grovt sjöfylleri	40
6.4	Straffvärderegeln i 20 kap. 4 § sjölagen	43
7	Ekonomiska konsekvenser	44
8	Ikraftträdande	45
9	Författningskommentarer	45
9.1	Förslag till lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken	45
9.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	46
9.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.	47
9.4	Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).....	48
9.5	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	48
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet (SOU 1992:131).....	49
Bilaga 2	Kommitténs lagförslag	56
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna (SOU 1992:131)	58
Bilaga 4	Sammanfattning av betänkandet (1996:125).....	59

Bilaga 5	Betänkandets lagförslag	67	Prop. 1998/99:43
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna (SOU 1996:125)	76	
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag	77	
Bilaga 8	Lagrådets yttrande	84	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 december 1998 .	86	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

antar regeringens förslag till

1. lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken
2. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
3. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.
4. lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)
5. lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag avser undersökning av en persons ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om personen är påverkad av något annat medel än alkohol.

2 § En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

3 § En ögonundersökning enligt denna lag får endast omfatta yttre iakttagelser av ögonens utseende och funktion. Som hjälpmedel vid undersökningen får pupillometer, penna eller annat liknande föremål samt mindre ljuskälla användas.

4 § En ögonundersökning enligt denna lag genomförs av en polisman. Undersökningen skall göras på ett sätt som inte utsätter den som undersöks för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall undersökningen genomföras i ett täckt fordon eller inomhus i ett avskilt rum. Om den undersökte begär det skall det föras ett protokoll vid undersökningen och utfärdas ett bevis om utförd åtgärd.

5 § Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

6 § För ögonundersökning som avses i denna lag skall 28 kap. 13 § rättegångsbalken inte gälla.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

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

Nuvarande lydelse

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *sådan* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *hans blod* eller 0,10 milligram per liter i *hans utandningsluft* döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

Första *och andra* styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår

Föreslagen lydelse

4 §¹

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *så stor* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *blodet* eller 0,10 milligram per liter i *utandningsluften* döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

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

Första *och andra* styckena gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första, *andra och tredje* styckena gäller inte om förandet

¹ Senaste lydelse 1990:149.

som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 a §²

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

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *hans blod* eller 0,50 milligram per liter i *hans utandningsluft*,

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

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

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

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *blodet* eller 0,50 milligram per liter i *utandningsluften*,

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

² Senaste lydelse 1993:1463.

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

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

Nuvarande lydelse

Alkoholhaltiga drycker eller andra *berusningsmedel*, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 25 a § järnvägssäkerhetslagen.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra *medel som har trafikfarlig påverkan*, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

¹ Senaste lydelse 1994:1428.

Härigenom föreskrivs att 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *sådan* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *hans blod* eller 0,10 milligram per liter i *hans utandningsluft* döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

1. föraren har haft en alkohol-

Föreslagen lydelse

30 §¹

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *så stor* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *blodet* eller 0,10 milligram per liter i *utandningsluften* döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

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

1. föraren har haft en alkohol-

¹ Senaste lydelse 1993:1466.

koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *hans blod* eller 0,50 milligram per liter i *hans utandningsluft*,

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

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

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *blodet* eller 0,50 milligram per liter i *utandningsluften*,

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han *eller hon* inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

2.5 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 20 kap. 5 § sjölagen (1994:1009) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 kap.

5 §

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller

3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. *gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,*

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

3. *den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller*

4. *framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

3 Ärendet och dess beredning

Med stöd av regeringens bemyndigande den 19 december 1991 tillkallade chefen för Justitiedepartementet en parlamentarisk kommitté med uppdrag att göra en utvärdering av bestämmelserna om grovt rattfylleri samt frågan om införande av gränsvärden för alkoholkoncentrationen till sjöss.

I december 1992 överlämnade kommittén, som antagit namnet Väg- och sjöfyllerikommittén, sitt betänkande Grovt rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131). I fråga om sjöfylleri föreslog utredningen dels att maximistraffet för grovt sjöfylleri skulle höjas från ett till två år, dels att en promillegräns motsvarande den för grovt rattfylleri skulle införas för grovt sjöfylleri. Vidare föreslogs att en särskild straffvärderegel skulle införas i sjöfyllerilagstiftningen och att gärningsmannens syssla ombord på fartyget skulle vara den omständighet som domstolarna först hade att beakta vid bedömningen av om brottet var grovt. Endast om sysslan kunde sägas ha ställt höga krav på gärningsmannen skulle brottet kunna bedömas som grovt.

Kommitténs sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1* och kommitténs lagförslag i nu aktuella delar i *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Justitiedepartementet (Ju 92/4881).

Betänkandet behandlades i sin helhet i propositionen 1993/94:44, Grovt rattfylleri m.m. Regeringen föreslog bl.a. att riksdagen skulle besluta om en lagändring innebärande en höjning av straffmaximum för grovt sjöfylleri. Ändringen infördes i samband med att sjölagen omarbetades (SFS 1994:1009). Den nya sjölagen trädde i kraft den 1 oktober 1994.

I fråga om införande av promillegränser till sjöss uttalade regeringen att 1991 års ändringar av sjöfyllerilagstiftningen ännu inte hade utvärderats och att nya lagändringar på området därför borde avvaktas. Regeringen gav Brottsförebyggande rådet i uppdrag att göra utvärderingen.

Brottsförebyggande rådet har redovisat sin utvärdering i PM 1996:1 Sjöfylleri, En utvärdering av 1991 års ändringar av bestämmelserna i sjölagen om onykterhet till sjöss.

Lagutskottet har i sitt betänkande 1997/98:LU13 om sjöfylleri m.m. förordat tillkännagivande om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag om promilleregler i sjötrafiken. Riksdagen har i en skrivelse 1997/98:145 bifallit vad utskottet hemställt.

Efter beslut av regeringen den 9 november 1995 förordnades en särskild utredare med uppgift att se över bestämmelserna om sådant rattfylleri och grovt rattfylleri i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), som avser påverkan av något annat medel än alkohol, s.k. drograttfylleri. Utredaren fick i uppdrag att analysera vilka problem som är förenade med den nuvarande lagstiftningen och att lämna förslag till åtgärder som skulle medföra en effektivare bekämpning av brottstypen. Utredningen, som arbetade under namnet Drograttfylleriutredningen, lade i september 1996 fram betänkandet Droger i trafiken (SOU 1996:125). I betänkandet föreslås bl.a. en skärpning av det s.k. kliniska rattfylleriet, dvs. den bestämmelse i trafikbrottslagen som stadgar att den skall dömas

för rattfylleri som är så påverkad av alkohol eller annat medel att han eller hon inte kan antas ha kunnat framföra sitt fordon på ett betryggande sätt. Utredningen föreslog också en ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, så att polisman ges rätt att rutinmässigt genomföra s.k. ögonundersökning på förare av motordrivna fordon i syfte att fastställa drogpåverkan.

Under ärendets behandling inom Justitiedepartementet har Socialstyrelsen och Läkemedelsverket beretts tillfälle att yttra sig.

Utredningens sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 4* och dess lagförslag i *bilaga 5*. Betänkandet har remissbehandlats och förteckningen över remissinstanserna återfinns i *bilaga 6*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Justitiedepartementet (Ju 96/3493).

Regeringen beslutade den 19 november 1998 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Lagrådet har i allt väsentligt godtagit förslagen. Dock har Lagrådet påpekat att förhållandet mellan ögonundersökning enligt den föreslagna lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken och rättegångsbalkens bestämmelser i 28 kap. 13 § RB bör förtydligas. Lagrådets synpunkter i denna del behandlas i avsnitt 5.6. Lagrådet har också föreslagit vissa redaktionella ändringar av lagtexten. Regeringen har följt Lagrådets förslag till sådana ändringar.

4 Bakgrund

Vägtrafiken ställer i dag höga krav på en förares omdöme och förmåga att handha sitt fordon. Höga hastigheter på vägarna och ökad trafikintensitet bidrar till detta. Intag av alkohol och andra trafikfarliga medel kan på ett allvarligt sätt påverka en persons förmåga att framföra sitt fordon trafiksäkert. Statistiken visar att vid en stor andel trafikolyckor med personskador som följd har föraren varit påverkad av alkohol eller andra trafikfarliga medel.

Den 9 oktober 1997 beslutade riksdagen att anta propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Beslutet innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet (nollvisionen) och att vägtransportssystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta. Främjandet av nykterhet i trafiken utgör givetvis en viktig del i arbetet för att minska antalet trafikolyckor och antalet personer som dödas eller skadas i trafiken. I detta sammanhang bör också nämnas att ett arbete med frågan om droger i trafiken har inletts inom EG.

Alkoholens inverkan på körförmågan är väl kända. Ett stort antal vetenskapliga studier har visat att en ökad mängd alkohol i blodet hos en förare leder till minskad förmåga att framföra ett fordon på ett säkert sätt i trafiken. Denna insikt har lett till återkommande reformer av bestämmelserna om rattfylleri i trafikbrottslagen. Det första svenska straffbudet för rattfylleri infördes redan på 1920-talet. Rattfylleribrottet kom därefter att bli föremål för överväganden i ett antal

lagstiftningsärenden. Genom ändringar år 1941 infördes de s.k. promillebestämmelserna och brottet delades in i två olika svårhetsgrader. Promillegränserna har, i takt med det ökande kravet på nykterhet i trafiken, ändrats ett flertal gånger. Promillegränsen för enkelt rattfylleri ändrades senast år 1990 då den sänktes från 0,5 till 0,2. År 1994 sänktes promillegränsen för grovt rattfylleri från 1,5 till 1,0.

I en nyligen genomförd utvärdering av 1994 års reform konstaterar Brottsförebyggande rådet (BRÅ) bland annat att antalet anmälda rattfylleribrott nästan har halverats under 1990-talet och att antalet alkoholpåverkade förare som varit inblandade i trafikolyckor också har halverats under samma period. BRÅ har studerat flera alternativa förklaringar till nedgången och pekar därvid, utöver 1994 års reform, bl.a. på polisens förändrade kontrollverksamhet och attitydförändringar hos allmänheten på grund av informationskampanjer. Av BRÅ:s underlag framgår att antalet utförda sållningsprov avseende alkoholhalt i utandningsluften minskat relativt kraftigt sedan år 1994, vilket också måste beaktas vid utvärderingen. BRÅ har emellertid kommit fram till att det minskade antalet anmälda brott speglar en reell nedgång i rattfylleribrottsligheten och att 1994 års reform synes ha bidragit till denna utveckling.

De nu beskrivna reformerna har enbart tagit sikte på trafikfarlig påverkan av alkohol. Trafikbrottslagens reglering av framförande av fordon under påverkan av andra trafikfarliga medel än alkohol har i princip varit oförändrad under lång tid. Det närmare sambandet mellan intag av andra trafikfarliga medel än alkohol och förmågan att föra bil på ett trafiksäkert sätt är inte lika väl klarlagt som beträffande alkohol. Det har därför inte heller varit möjligt att fastställa några gränsvärden på motsvarande sätt som för alkoholens del. I stället gäller den allmänna bestämmelsen i trafikbrottslagen om straff för den som framför ett fordon och då är så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan göra detta på ett betryggande sätt.

Det är svårt att närmare ange omfattningen av drogförekomsten i trafiken. Enligt en rapport från BRÅ (PM 1998:3 Drograttfylleri; omfattning, olycksrisker och bevisproblem) kan antalet personer i åldersgruppen 18–74 år som använder trafikfarliga medel uppskattas till cirka 10 procent (motsvarande 600 000 personer). Mellan år 1991 och år 1993 företogs en studie av omkomna eller skadade förare på vissa platser i Sverige. Studien, som genomfördes som en del i BRÅ:s projekt om droger, läkemedel och trafiksäkerhet, visade att cirka 6 procent av de skadade förarna hade använt läkemedel och 7 procent hade använt narkotika. Läkemedlen utgjordes i första hand av lugnande medel och narkotikan främst av cannabis och centralstimulerande medel. Mot bakgrund härav är det angeläget att analysera om det är möjligt att skärpa trafikbrottslagen också när det gäller påverkan av andra trafikfarliga medel än alkohol. Regeringen återkommer i det följande med ett förslag till en sådan skärpning.

Även sjötrafiken ställer stora krav på dem som medverkar vid framförande av ett fartyg. I sjölagen finns därför bestämmelser om straff för den som framför ett fartyg eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten ombord på ett fartyg och då är så påverkad av

alkohol eller annat medel att det kan antas att han eller hon inte på betryggande sätt kan utföra sina åligganden.

Sjötrafiken skiljer sig emellertid från vägtrafiken på många sätt. Dels omfattar sjötrafiken fartyg av vitt skilda slag, alltifrån roddbåtar till oceangående skepp, dels varierar förhållandena kraftigt mellan mindre vattendrag och öppna havet. Det är vidare vanligt att människor vistas till sjöss uteslutande för rekreation och att fartyget därvid i lika stor utsträckning utgör bostad som transportmedel.

Med hänsyn till de varierande förhållanden som alltså råder inom sjötrafiken har det tidigare inte ansetts möjligt att i sjölagen införa promillegränser för alkoholpåverkan motsvarande dem som gäller för vägtrafiken. Det som på senare tid tjänat som utgångspunkt för diskussionen om införande av promillegränser till sjöss har främst utgjorts av den snabba utvecklingen av fritidsbåttrafiken. Under de senaste 15 åren har antalet fritidsbåtar i Sverige fördubblats och överstiger numera en miljon. Den omfattande ökningen av fritidsbåtar och den ökade trafikintensiteten i våra farleder ställer krav på strängare nykterhetsregler för sjötrafikens del. Liksom när det gäller vägtrafiken kan det dessutom konstateras att alkoholpåverkan utgör en starkt bidragande orsak till många olyckor till sjöss.

Även med beaktande av de gränsdragningsvårigheter som kan uppkomma finns det därför anledning att överväga i vilken utsträckning det är möjligt att skärpa sjölagens bestämmelser om sjöfylleri på motsvarande sätt som skett i trafikbrottslagen. Regeringen behandlar denna fråga i avsnitt 6 nedan.

5 Drograttfylleri

5.1 Utgångspunkter för regeringens förslag

Nuvarande reglering av rattfylleri

Bestämmelserna om rattfylleri återfinns i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). I dess första stycke föreskrivs att den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften, skall dömas för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Enligt paragrafens andra stycke skall också den dömas för rattfylleri som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet (s.k. kliniskt rattfylleri). Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Trafikbrottslagens uttryck ”annat medel” omfattar samtliga medel som kan ge en trafikfarlig påverkan. Hit hör exempelvis narkotika, olika bedövningsmedel, smärtstillande medel, medel mot epilepsi, olika

psykofarmaka, medel mot allergier och andningssvårigheter samt vissa hostmediciner. Dessutom inbegrips vissa lösningsmedel och även anabola steroider. En mer utförlig redovisning av de medel som omfattas och deras olika verkningarna finns i Drograttfylleriutredningens betänkande.

De allra flesta fallen av rattfylleri utgörs i dag av s.k. promille-rattfylleri, vilket innebär att de bedöms enligt bestämmelserna i första stycket i 4 §. Vid tillämpning av dessa bestämmelser behöver förarens trafikfarlighet eller körförmåga inte prövas. Regeln bygger på antagandet att de angivna promillegränserna generellt sett medför en påverkansgrad av sådan art att föraren utgör en fara för trafiksäkerheten.

För att en förare skall fällas till ansvar enligt andra stycket krävs däremot utredning och bevisning till grund för antagandet att föraren inte kunnat framföra sitt fordon på ett betryggande sätt. Det fordras således en viss kvalificerad påverkan som ofta uttrycks så att den skall i någon mån vara iakttagbar.

I 4 a § trafikbrottslagen föreskrivs att om rattfylleribrottet är att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

Vid bedömningen av om brottet är att anse som grovt skall domstolen ta hänsyn till samtliga relevanta omständigheter vid brottet. Punkterna 1–3 anger sådana omständigheter som särskilt skall beaktas. I de fall där något av dessa förhållanden föreligger bedöms brottet regelmässigt som grovt. Om det samtidigt finns någon förmildrande omständighet kan det emellertid innebära att brottet bedöms lindrigare.

Rekvisitet ”avsevärt påverkad” i punkten 2 är främst avsett för fall där den misstänkte har varit påverkad av något annat trafikfarligt medel än alkohol eller där det inte föreligger någon bevisning om alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft.

Förekomsten av droger i trafiken

Av svensk forskning framgår att var fjärde förare som är misstänkt för rattfylleri har använt något annat trafikfarligt medel än alkohol (BRÅ PM 1998:3, Drograttfylleri; omfattning, olycksrisker och bevisproblem s. 35). Det framgår vidare att de vanligaste drogerna som konstaterats hos bilförare utgörs av amfetamin, cannabis och bensodiazepiner. I detta sammanhang skall också anmärkas att ändringen år 1993 av 2 § narkotikastrafflagen (1968:64), vilken innebar att fängelse fördes in i straffskalan för olovligt eget bruk av narkotika, kan ha medfört att drograttfylleriet uppmärksammats mer av polisen. Lagändringen innebar att det blev möjligt att ta blodprover från kända narkotikamissbrukare i samband med misstanke om drograttfylleri och/eller narkotikabrott. Detta ledde till att antalet analyserade blodprov fördubblades från år 1993 till år 1994. Antalet positiva prover vad gäller illegal narkotika och

narkotikaklassade läkemedel utgjorde 80 procent av de analyserade proverna. De positiva analysresultaten vad avser amfetamin fördubblades och även analyser som indikerade intag av cannabis ökade markant.

En av förklaringarna till omfattningen av positiva analysresultat utvisande narkotika ges i BRÅ:s ovan nämnda rapport. Det sägs att narkotikamissbrukare är mer kända hos polisen än bilförare som använder andra trafikfarliga medel än narkotika. Kända missbrukare stoppas troligen oftare vid trafikkontroller och deras blodprover skickas oftare till droganalys än prover från andra grupper av bilförare.

När det gäller narkotikaproblemets omfattning i samhället i stort kan följande anföras. Det tunga missbruket av narkotika, dvs. injektionsmissbruk eller så gott som dagligt bruk av alla typer av narkotika, antas ha ökat. I en undersökning år 1992 uppskattades antalet tunga missbrukare till mellan 14 000 och 20 000. År 1979 uppskattades antalet till mellan 10 000 och 14 000 personer. Cannabis är det vanligast förekommande medlet. Injektionsmissbruket domineras av amfetamin, vars användning har ökat under 1990-talet. (Regeringens skrivelse 1997/98:172 En narkotikapolitisk redogörelse s. 5 f.)

Behovet av en reform

Förekomsten av droger i trafiken innebär en fara för trafiksäkerheten.

Tillämpningen av bestämmelsen i 4 § trafikbrottslagen om det kliniska rattfylleriet medför ofta en omfattande utredning och ställer höga krav på åklagarens bevisning. I praktiken kommer straffansvar för drograttfylleri i fråga först då effekterna av en drog är så starka att påverkan är synlig i det enskilda fallet. Iakttagelser kan ha skett antingen av det sätt på vilket fordonet framförts eller av förarens beteende i övrigt i samband med körningen. Lagrådet har yttrat sig i anledning av förslagen i propositionen 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m. och uttalat att om straff skall kunna ådömas för kliniskt rattfylleri krävs att det på grund av utredningen är ställt utom allt rimligt tvivel att föraren vid det aktuella tillfället faktiskt varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker som krävs enligt bestämmelsens andra stycke. Utredningen om förarens körsätt eller beteende i övrigt skall således ge underlag för slutsatsen att denne inte kunnat framföra fordonet på ett betryggande sätt. Vid domstolsprocessen fordras i princip, förutom ett analysbesked som påvisar drogförekomst, vittnesutsagor om körningen eller förarens beteende samt läkarens bedömning av graden av påverkan.

Ytterligare ett problem i detta sammanhang är att bevisvärdet av ett analysbesked från Rättsmedicinalverkets rättskemiska avdelningen ibland kan vara svårt att bedöma för domstolen som inte har någon särskild sakkunskap på området. Till detta kommer att undersökningar som utförs vid misstanke om drograttfylleribrott ofta genomförs en viss tid efter det att körningen ägt rum, vilket skapar bevissvårigheter avseende de förare som tagit droger vars synliga effekt avklingar snabbt.

En annan nackdel med den nuvarande ordningen är att det med stor sannolikhet kan antas att polisen endast upptäcker en del av de drogpåverkade förarna. Detta kan delvis förklaras med att polisen saknar tillräckligt effektiva metoder för att kunna upptäcka en sådan påverkan.

Omfattningen av drogpåverkade förare och de tillämpningssvårigheter som är förenade med den nuvarande ordningen talar för att lagstiftningen bör reformeras. Inriktningen bör därvid vara att finna en lösning som innebär att det för straffbarhet inte skall behöva visas att föraren i det enskilda fallet är så påverkad att han eller hon kan antas brista i förmågan att föra fordonet på ett betryggande sätt. I stället bör ansvaret knytas till något objektivt konstaterbart förhållande, motsvarande promillegränserna för alkohol. Syftet bör alltså vara att underlätta möjligheten att styrka brott när sådant intag av trafikfarligt medel förekommit som generellt sett kan bedömas vara oförenligt med trafiksäkerhetens krav. Samtidigt måste en ny reglering utformas så att den i möjligaste mån undviker att träffa sådan förfaranden som har litet eller inget straffvärde.

Drograttfylleriutredningens förslag

Drograttfylleriutredningen har bedömt möjligheterna till att dels införa en ordning med gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol, dels införa en nollgräns antingen för samtliga sådana medel eller endast för vissa av dem.

I fråga om införande av gränsvärden för sådana medel har utredningen funnit att det för närvarande saknas tillräckligt vetenskapligt underlag för att koppla en viss koncentration av en drog i blodet till en viss grad av trafikfarlig påverkan. Utredningen anför att en sådan ordning skulle innebära att varje medel, i den mån det alls är möjligt, skulle behöva åsättas en särskild gräns.

När det gäller införandet av en absolut nollgräns, antingen beträffande samtliga eller endast en del av de trafikfarliga medlen, anför utredningen bl.a. att det måste finnas ett klart belägg för att en sådan gräns har effekt på trafiksäkerheten, eftersom det finns förare som på grund av sjukdom är beroende av läkemedel som omfattas av lagstiftningen. I avsaknad av sådant underlag har utredningen avvisat tanken på ett totalförbud.

Utredningen föreslår i stället en skärpning av det s.k. kliniska rattfylleriet på så sätt att den som under eller efter färd med motordrivet fordon eller spårvagn har en sådan koncentration av annat medel i blodet att han därmed kan antas vara typiskt sett påverkad, skall dömas för rattfylleri. Regeringen kommer i det följande att ta ställning till förslaget.

5.2 Det kliniska rattfylleriet

Regeringens bedömning: Utredningens förslag om en skärpning av det kliniska rattfylleriet är för närvarande inte möjligt att genomföra.

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit en ändring av det kliniska rattfylleriet innebärande att den gör sig skyldig till rattfylleri som har så stor mängd trafikfarligt medel i blodet att han eller hon därmed kan antas vara typiskt sett påverkad. Utlåtanden om påverkansgraden skall, enligt utredningens förslag, lämnas av Rättsmedicinalverket. Utredningen har vidare föreslagit att begreppet ”på ett betryggande sätt” skall utmönstras ur lagstiftningen och att det för straffbarhet skall räcka med att

föraren vid framförandet av fordonet varit påverkad av alkohol eller av annat medel.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser instämmer i utredningens förslag om införande av rekvisitet ”typiskt sett påverkad” men ett antal, däribland *Rikspolisstyrelsen*, *Brottsförebyggande rådet*, *Riksåklagaren*, *Socialstyrelsen*, *Läkemedelsverket*, och *Rättsmedicinalverket* ställer sig tveksamma till eller avstyrker förslaget. *Rättsmedicinalverket* anser bl.a. att förslaget i praktiken innebär att verket måste arbeta med någon form av gränsvärden för varje drog för att kunna fastställa om någon är typiskt sett påverkad.

Flera av de remissinstanser som yttrat sig instämmer i förslagets andra del. *Linköpings tingsrätt* anser emellertid, med hänsyn till rätts-säkerhetsaspekter, att straffbarheten även fortsättningsvis skall knytas till förarens förmåga att manövrera fordonet. Tingsrätten uppger vidare att förslagets ordalydelse i denna del innebär att en lägre alkoholkoncentration än 0,2 promille i blodet är straffbar. *Rikspolisstyrelsen*, som avstyrker förslaget, drar slutsatsen att detta ger utrymme för en rättstillämpning som i praktiken innebär en nollgräns för droger och alkohol i trafiken. Detta är också *Juridiska fakultetsnämndens vid Stockholms universitet* uppfattning. *Sveriges domareförbund* anser det tveksamt om straffansvar skall grundas på en påverkan, som visserligen skall vara iakttagbar, men där någon utredning om hur påverkansgraden har inverkat på körningen eller någon uppgift om vad som orsakat påverkan inte krävs. *Domstolsverket*, *Alingsås och Umeå tingsrätter*, *Åklagarmyndigheterna i Västerås och Linköping* samt *Landstingsförbundet* vänder sig mot bestämmelsens utformning och anser att det i lagtexten tydligt bör framgå vad som är straffbelagt. Flertalet av dessa remissinstanser anser också att det av lagtexten måste framgå vilken typ av kvalificerad påverkan som krävs för straffansvar.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningens förslag innebär bl.a. att *Rättsmedicinalverket* skall lämna utlåtande om en enskild förare varit typiskt sett påverkad av något trafikfarligt medel då han eller hon framförde sitt fordon. Verkets analys skulle grundas på förekomsten och koncentrationen av det trafikfarliga medlet i förarens blod.

Av *Rättsmedicinalverkets* remissyttrande framgår emellertid att verket anser det föreligga svårigheter med att definiera begreppet ”typiskt sett påverkad” på ett vetenskapligt invändningsfritt sätt. Verket anser vidare att förslaget i praktiken medför behov av fastställda gränsvärden, vilka det i dag inte finns möjlighet att bestämma.

Regeringen delar verkets uppfattning om att förslaget i praktiken kräver att någon form av gränsvärden för de droger som omfattas av lagstiftningen införs. Såsom ytterligare kommer att utvecklas nedan föreligger för närvarande inte förutsättningar att fastställa sådana gränsvärden annat än för ett mycket begränsat antal droger. Mot bakgrund härav gör regeringen bedömningen att utredningens förslag i denna del inte kan genomföras.

Utredningen har också föreslagit att den som på grund av alkoholintag eller bruk av andra trafikfarliga medel är påverkad då han eller hon framför sitt fordon, skall kunna dömas för rattfylleri. Påverkansgraden behöver, enligt utredningen, inte vara sådan att det kan antas att föraren

inte på ett betryggande sätt kan föra sitt fordon. Den skall dock vara iakttagbar och ha betydelse för förmågan att framföra ett fordon.

I likhet med flera av remissinstanserna anser regeringen att ordet påverkad kan ges en mycket vid betydelse. Det kan antas att det både för enskilda som för rättsväsendet kan bli svårt att tolka och närmare definiera begreppet. Varje påverkan behöver inte heller innebära att föraren är olämplig. Den föreslagna regleringen kan också i praktiken sägas innebära en nollgräns för såväl alkohol som för andra trafikfarliga medel. Som framgår i det följande anser regeringen att det i dag saknas tillräckligt vetenskapligt stöd för att det från trafiksäkerhetssynpunkt skall vara motiverat att införa en nollgräns för samtliga trafikfarliga medel. Med hänsyn härtill bör förslaget i denna del inte genomföras.

5.3 Gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol

Regeringens bedömning: Det är för närvarande inte möjligt att införa en reglering med gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som yttrat sig i denna fråga delar utredningens bedömning.

Skälen för regeringens bedömning: En ordning med gränsvärden även för andra trafikfarliga medel än alkohol skulle innebära flera fördelar. Den stora vinsten skulle uppnås genom att förare som intagit något trafikfarligt medel skulle kunna dömas för rattfylleri utan att det i det enskilda fallet behövde styrkas att föraren, på grund av påverkan, inte kunnat föra sitt fordon på ett betryggande sätt. Hanteringen av ärendena skulle i stor utsträckning rationaliseras och ett sådant förslag skulle också innebära förenklingar i bevishänseende. Vidare skulle trafiknykterhetslagstiftningen bli likartad för såväl alkohol som för andra trafikfarliga medel. Vad som krävs är självfallet att de införda gränsvärdena kan motiveras från trafiksäkerhetssynpunkt.

Det allt överskuggande problemet med en sådan reglering är emellertid svårigheterna att genom vetenskapliga studier eller på annat sätt fastställa sambandet mellan en viss påvisad koncentration av en drog i blodet och en viss trafikfarlig påverkan. Sådana gränsvärden existerar för ett fåtal droger och skulle eventuellt kunna utökas till att omfatta fler. Detta skulle dock kräva omfattande undersökningar som skulle ta lång tid i anspråk. För en del droger föreligger dessutom alldeles speciella problem. Vissa droger, till exempel LSD, kan endast påvisas i urinen. Vidare kan det vid intag av heroin vara svårt, med hänsyn till drogens snabba omvandling i kroppen, att i praktiken fastställa ett samband mellan koncentration och grad av påverkan. Dessa svårigheter föreligger också beträffande cannabis. När det gäller illegal narkotika torde situationen inte heller komma att förändras, eftersom det av etiska skäl är tveksamt om det bör genomföras försök på människor med sådana droger.

Att begreppet ”annat medel” inte heller kan ges en enkel och klar definition medför, tillsammans med den omständigheten att det rör sig om ett otal substanser och preparat, att det föreligger stora svårigheter med att

rent lagtekniskt införa ett system med gränsvärden. Varje drog skulle bli åsatt, i den mån det är möjligt, ett specifikt gränsvärde och således bli föremål för en särskild reglering. Detta förhållande i sig talar för att tillämpningsproblem skulle uppkomma.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det för närvarande inte föreligger någon möjlighet att införa gränsvärden för andra medel i trafiklagstiftningen än de som redan finns för alkohol.

5.4 Nollgräns för narkotika

Regeringens förslag: Straffansvaret för rattfylleri skall utvidgas till att avse också den som framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i förarens blod. Motsvarande ändring skall göras i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Utredningens bedömning: Utredningen har avvisat möjligheten att införa en nollgräns. Utredningen har anfört bl.a. att det saknas konkret vetenskapligt underlag till stöd för påståendet att varje förekomst av en trafikfarlig substans i blodet kan sägas innebära en trafikfarlig påverkan. En nollgräns beträffande samtliga trafikfarliga medel skulle således, enligt utredningens bedömning, leda till en kriminalisering av beteenden som kanske inte i varje enskilt fall kan motiveras från trafiksäkerhetssynpunkt. Utredningen har anfört samma argument mot införandet av en nollgräns avseende endast narkotika.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser delar utredningens bedömning. *Riksåklagaren* förordar emellertid en nollgräns för illegal narkotika med hänvisning till den pedagogiska effekten, till att brukande av sådana droger är kriminaliserat och till att regleringen blir enkel och tydlig. *Åklagarmyndigheterna i Västerås, Linköping och Sundsvall* ansluter sig till denna bedömning. *Rättsmedicinalverket* föreslår en absolut nollgräns för illegal narkotika och en principiell nollgräns för legalt förskrivna medel med trafikfarlig effekt. Verket påpekar att detta kan motivera en översyn av grunderna för triangelmärkning och ytterligare vetenskapliga studier i fråga om drogers trafikfarlighet, hur länge effekten kvarstår m.m. Även *Vägverket* förordar en nollgräns, företrädesvis med en särreglering för illegala droger, om utredningens förslag i övrigt skulle visa sig ogenomförbart. *Motorförarnas Helnykterhetsförbund* anser att en principiell nollgräns bör införas för samtliga trafikfarliga medel och anför att det i vart fall är uteslutet med något annat än en nollgräns för illegala droger. Det anser också *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande*, vilken tillägger att detsamma skall gälla för personer som illegalt använder legala läkemedel eller som överdoserar sitt eget läkemedel.

Skälen för regeringens förslag: Den nuvarande rattfyllerilagstiftningen omfattar endast de förare som är så påverkade av annat medel att det kan antas att de inte kan framföra sitt fordon på ett betryggande sätt. I enlighet med vad som diskuterats ovan föreligger det,

enligt regeringens bedömning, ett behov av att utöka det kriminaliserade området så att de personer omfattas som har intagit ett trafikfarligt medel och som är olämpliga som förare, trots att de inte uppvisar en så påtaglig påverkan som krävs enligt gällande rätt.

Lagstiftningen om rattfylleri såvitt avser påverkan av andra medel än alkohol behöver således reformeras. Som utredningen har funnit är det för närvarande inte möjligt att införa en reglering med gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol. Mot bakgrund härav finns anledning att i stället överväga någon form av nollgräns för droger i trafiken.

Utredningen anför som grund för sin bedömning bl.a. följande. Det måste, främst av hänsyn till de personer som på grund av sjukdom är beroende av vissa läkemedel, finnas klart belägg för att en nollgräns har sådan effekt på trafiksäkerheten att en straffrättslig reglering kan motiveras. Det är tveksamt att straffbelägga ett handlande som inte med i vart fall ett visst mått av säkerhet kan sägas utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Det existerande vetenskapliga underlaget kan inte sägas ge något klart stöd åt påståendet att även en minsta substans av ett trafikfarligt läkemedel i blodet på en förare kan innebära en risk i trafiksäkerhetshänseende. Den pedagogiska effekten kan inte heller anses vara så stark i sig att den motiverar en nollgräns. I princip skulle det också bli omöjligt att kontrollera lagens efterlevnad.

Regeringen kan i stora delar instämma i utredningens bedömning såvitt avser möjligheten att införa en nollgräns som omfattar samtliga trafikfarliga medel. I likhet med bland andra Riksåklagaren, Rättsmedicinalverket och Vägverket anser vi emellertid att det finns ett flertal skäl för att ändå överväga en nollgräns i någon form. Som Riksåklagaren har anfört torde det finnas goda möjligheter att utforma en lagstiftning som på ett enkelt sätt skulle kunna tillgodose de kriminalpolitiskt starka motiven för en reform på området och som samtidigt rättspolitiskt är fullt godtagbar. Ett av de tyngst vägande skälen är givetvis att man får en enkel och tydlig reglering. Riksåklagaren har i sitt remissyttrande också hänvisat till utvärderingar från BRÅ, som visar att lagstiftningen på rattfylleriområdet har betydande positiva effekter på norm- och moralbildningen.

Utformningen av en nollgräns

Som regeringen närmare kommer att utveckla i det följande ter sig utredningens argument som mindre starka om nollgränsen begränsas till att avse en snävare krets medel, som i allmänhet ger upphov till en påverkan av sådan art att den kan betecknas som trafikfarlig. Vad som ligger närmast till hands är att använda samma avgränsning som i narkotikastrafflagen. De medel som omfattas av den lagen är redan föremål för en särreglering, bl.a. genom att olovligt bruk av narkotika är kriminaliserat. Ett flertal av dessa medel är dessutom typiskt sett ägnade att missbrukas.

Definitionen av narkotika ges i 8 § narkotikastrafflagen. Narkotika är enligt bestämmelsen sådana läkemedel eller hälsofarliga varor med starkt vanebildande egenskaper eller varor som med lätthet kan omvandlas till varor med sådana egenskaper och som

- på sådan grund är föremål för kontroll enligt en internationell överenskommelse som Sverige har biträtt, eller
- av regeringen har förklarats skola anses som narkotika enligt lagen.

Vilka ämnen som utgör narkotika enligt lagen framgår av Läkemedelsverkets föreskrifter (LVFS 1997:12) om förteckningar över narkotika med tillägg (LVFS 1997:15 och 1998:3).

I propositionen 1997/98:183 Kontroll av syntetiska droger m.m. föreslår regeringen bl.a. att rekvisitet starkt vanebildande i 8 § narkotikastrafflagen byts ut mot beroendeframkallande och att bestämmelsen utvidgas till att omfatta läkemedel eller andra hälsofarliga varor med euforiserande effekter. Propositionen har ännu inte behandlats av riksdagen.

Av de narkotiska medlen har vissa inget legalt användningsområde och kallas därför ofta illegal narkotika. Ämnen som utgör eller ingår i sådana medel finns upptagna i förteckning I till Läkemedelsverkets föreskrifter. Som exempel på substanser som upptagits i förteckning I kan nämnas cannabis, heroin och LSD. I dagligt språkbruk kallas ofta även de i förteckning II upptagna substanserna amfetamin och kokain för illegal narkotika, eftersom de huvudsakligen används vid missbruk. Narkotiska substanser som har ett legalt användningsområde, läkemedel, finns upptagna i förteckningarna II–V. De relativt vanligt förekommande läkemedlen Sobril, Rohypnol, Valium och Imovane återfinns i dessa förteckningar. Sammanlagt finns det för närvarande drygt 50 narkotikaklassade läkemedel.

Definitionen av narkotika utgör enligt regeringens bedömning en lämplig utgångspunkt vid överväganden av en nollgräns för droger i trafiken.

Begränsningen till narkotika innebär givetvis att en mängd medel, som kanske i samma utsträckning som narkotika ger upphov till trafikfarlig påverkan, kommer att falla utanför. Dessa medel utgör emellertid inte en lika homogen grupp som narkotika i fråga om verkningar och trafikfarliga effekter. Det är därför förenat med betydande svårigheter att bland dem försöka utskilja och definiera trafikfarliga medel som skulle kunna bli föremål för en nollgräns. Såsom anförts inledningsvis skulle en nollgräns avseende samtliga trafikfarliga medel också i relativt stor utsträckning komma att omfatta beteenden som inte är klandervärda från trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen anser därför att det inte föreligger förutsättningar för att låta en nollgräns omfatta samtliga de substanser som omfattas av begreppet annat medel.

Det kan naturligtvis hävdas att det inte finns vetenskapligt underlag för att påstå att varje minsta koncentration av narkotika i blodet kan antas ge upphov till en påverkan som är trafikfarlig. Rent allmänt, vilket också framförts av utredningen, har emellertid narkotiska ämnen normalt sett sådana verkningar att de inte är förenliga med framförande av fordon på ett trafiksäkert sätt. Detta gäller i synnerhet om de intas i missbrukssyfte.

De centralstimulerande medlen, vilka bl.a. inkluderar amfetamin och kokain, kan framkalla påtagligt höjt självförtroende i förening med hyperaktivitet. Andra effekter är oförmåga att uppskatta tid och rum samt förvirringstillstånd. Den som är påverkad av dessa medel förlorar ofta förmågan att koncentrera sig och tänka klart. Ett annat narkotiskt medel, cannabis, påverkar förmågan och viljan att ägna sin uppmärksamhet åt flera saker samtidigt. För en bilförare kan detta innebära svårigheter med

att koncentrera sig på t.ex. trafiksignaler, eftersom föraren ägnar hela sin uppmärksamhet åt att styra bilen. Opiater, som inkluderar bl.a. opium och morfin, ger generellt långsamma effekter, dålig motorik samt tröga och långsamma rörelser. Heroin, som är en halvsvetad opiat, ger samma effekter. För den allt övervägande delen av de narkotikaklassade läkemedlen uppstår också direkta effekter eller biverkningar som till sin natur innebär fara för trafiksäkerheten. De vanligaste biverkningarna är dåsighet eller omtöckningstillstånd, vilka innebär en sådan påverkan av reaktionsförmågan att bilkörning normalt sett bör underlåtas. Samtliga förpackningar av narkotikaklassade läkemedel är också märkta med en röd varningstriangel, vilken signalerar att medlet har en negativ inverkan på bl.a. körförmågan.

Som ovan nämnts är många av de narkotiska medlen typiskt sett ägnade att missbrukas. Detta gäller såväl den illegala narkotikan som ett flertal av de narkotikaklassade läkemedlen. De senare är också föremål för en omfattande illegal försäljning och förekommer ofta vid blandmissbruk av olika slag. Missbruket av dessa medel kan också sägas ske i syfte att uppnå en viss påverkan som kan vara trafikfarlig.

Mot bakgrund av vad som nu anförts anser regeringen att det från trafiksäkerhetssynpunkt får anses motiverat att föreslå en nollgräns för narkotika i trafiken.

Körkortsingripanden

En nollgräns för narkotika i trafiken skulle innebära att körkortsingripanden blir möjliga i fler fall än i dag. Eftersom körkortet utgör ett bevis om kompetens från trafiksäkerhetssynpunkt är det enligt regeringens uppfattning rimligt att samhället i högre utsträckning ges möjligheter att ingripa mot den som missbrukar narkotika och som därmed är olämplig som förare. Se närmare avsnitt 5.7.

Förutsättningar att upptäcka bruk av narkotika

I dag finns väl utvecklade metoder för att påvisa narkotisk substans såväl i urinen som i blodet. Det är emellertid endast så länge en drog befinner sig i blodet som den normalt sett utövar någon påverkan av de psyko-motoriska funktionerna och därmed förmågan att framföra fordon. När drogen lämnat blodomloppet och utsöndrats i urinen har den nämligen passerat de delar av kroppen där den kan ge en trafikfarlig påverkan. En nollgräns för narkotika bör därför endast avse förekomsten av narkotiska ämnen i blodet.

En sådan reglering kan visserligen medföra svårigheter när det gäller vissa narkotiska substanser. Det finns droger, till exempel LSD, som för närvarande inte kan spåras i blod utan endast i urin. När det gäller heroin finns en annan komplikation. Denna drog omvandlas inom några timmar till morfin. Problemet är att även andra ämnen som kodein och etylmorfin omvandlas till morfin. Kodein ingår i vissa smärtstillande läkemedel och etylmorfin ingår i vissa hostmediciner. Om morfin påträffas i blodet hos en förare kan det alltså innebära att han eller hon har brukat heroin. Men det kan också förklaras av att föraren intagit något annat medel som t.ex.

innehåller kodein. Både kodein (överstigande en viss halt) och etylmorfin är visserligen narkotikaklassade medel, som skulle omfattas av nollgränsen, men det kan alltså föreligga svårigheter att bestämma det ursprungliga medel som föraren brukat. Nollgränsen bör därför utformas så att den omfattar all förekomst av narkotikaklassade ämnen i blodet och således inte kopplas till den narkotika som ursprungligen intagits.

LSD och heroin tillhör inte de vanligast förekommande drogerna i missbrukssammanhang. Det mest utbredda missbruket av illegala droger i Sverige avser i stället cannabis och amfetamin, som båda är möjliga att spåra i blod. Regeringen anser med hänsyn härtill att den föreslagna regleringen kommer att fylla en viktig funktion för trafiksäkerheten.

I Sverige sker analyserna i misstänkta drograttfylleriärenden vid Rättsmedicinalverkets rättskemiska avdelning. Avdelningen använder sig av olika typer av droganalyser. En sådan är s.k. screening, som innebär flera översiktliga analyser för att upptäcka så många droger som möjligt. Efter indikation på en viss drog används en verifikationsanalys, som är inriktad mot en eller flera substanser. I vissa fall används också riktade analyser. Dessa utförs om det föreligger någon särskild misstanke om intag av en drog, som inte skulle täckas av en screeninganalys. Rättsmedicinalverket har i sitt remissyttrande förordat införandet av en nollgräns för illegal narkotika och opiater. Om en sådan nollgräns skulle genomföras har verket uppgett att det skulle göra ett säkerhetsavdrag, baserat på analysmetodens inneboende mätosäkerhet vid mätområdets nedre gräns. Vilka säkerhetsavdrag som skall göras är en fråga som ytterst ankommer på Rättsmedicinalverket och domstolarna att bestämma. Det är givetvis väsentligt att Rättsmedicinalverket i sitt utlåtande över analysen också anger vilket säkerhetsavdrag som används.

Polisens kontrollmöjligheter

Den föreslagna bestämmelsen om en nollgräns medför också ett behov av att se över polisens kontrollmöjligheter i syfte att öka upptäcktsrisken. För närvarande finns det inte något instrument med vilket drogpåverkan enkelt kan upptäckas. Polisen är i stället hänvisad till objektiva iakttagelser. I praktiken har lagen om alkoholutandningsprov stor betydelse, eftersom undersökningen av en förare, vid misstanke om påverkan eller vid en rutinkontroll, alltid inleds med ett sådant prov. Vilket utslag alkoholutandningsprovet sedan ger får betydelse för den fortsatta utredningen om påverkan av annat medel. Se närmare avsnitt 5.6.

Undantag för medicinskt bruk

Såsom tidigare framgått anser regeringen att nollgränsen bör omfatta också narkotikaklassade läkemedel. Ett flertal av dessa medel, som till exempel Sobril och Rohypnol, förskrivs emellertid i relativt stor omfattning. Dessa läkemedel behöver inte nödvändigtvis, om de tas i förskriften, mindre dos, innebära någon trafikfarlig påverkan på föraren. En sådan nollgräns som vi nu har skisserat skulle således också komma att omfatta förare som på grund av sjukdom eller annat tillstånd är i behov av narkotikaklassade läkemedel men som efter sådant intag inte uppvisar

någon trafikfarlig påverkan. Enligt regeringens mening finns det anledning att närmare diskutera hur denna konsekvens bör kunna undvikas. Se närmare avsnitt 5.5.

Straffskala

Normalt torde ett bötesstraff komma i fråga för rattfylleri som inte är grovt. Ett icke obetydligt antal ärenden torde därför lagföras genom strafföreläggande. Vid flerfaldig brottslighet, försvårande omständigheter och vid återfall kan dock fängelse komma i fråga även för rattfylleri som inte är grovt. Regeringen ser inget skäl att göra någon ändring i straffskalan med anledning av den nya bestämmelsen om drograttfylleri. Det är emellertid viktigt att straffmätningen sker på ett nyanserat sätt och med beaktande av samtliga relevanta omständigheter. Det är givetvis en uppgift för domstolarna att åstadkomma en sådan nyanserad praxis i påföljds- och straffmätningshänseende i relation till den nya bestämmelsen.

När domstolen skall avgöra frågan om rattfylleribrottet kan vara att anse som grovt, skall hänsyn tas till samtliga omständigheter vid brottet. Ett av de tre förhållanden som särskilt skall beaktas är om föraren varit avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel.

Lagrådet har uttalat att det mycket sällan torde inträffa att ett brott som avses i 4 § andra stycket blir att bedöma som grovt. Lagrådet har emellertid framhållit att man teoretiskt kan tänka sig att någon påträffas med en mycket hög halt av narkotika i blodet utan att denna hunnit påverka körningen och att ett sådant förhållande kan medföra att brottet anses som grovt utan hinder av att vissa omständigheter som särskilt skall beaktas räknas upp i paragrafen. Mot bakgrund härav anser Lagrådet att det inte finns anledning att i 4 a § utesluta hänvisningen till andra stycket i 4 §.

Regeringen instämmer i denna bedömning. Som Lagrådet framhåller kan emellertid tredje stycket i 4 § i stället bli tillämpligt i ett fall som det beskrivna och detta brott sedan anses som grovt med beaktande särskilt av om föraren varit avsevärt påverkad.

5.5 Undantag från nollgränsen

Regeringens förslag: Nollgränsen skall inte gälla för sådant intag av narkotikaklassat läkemedel som skett i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Utredningens förslag: Utredningen har inte lämnat något förslag i denna del.

Remissinstanserna: Några remissinstanser har uttalat sig i frågan om avgränsningen av en eventuell nollgräns för narkotika. *Riksåklagaren* menar att ett totalförbud endast borde omfatta illegal narkotika. *Åklagarmyndigheterna i Linköping och Sundsvall* ansluter sig till denna bedömning. *Rättsmedicinalverket* föreslår en absolut nollgräns för illegal narkotika och en principiell nollgräns för legalt förskrivna medel med

trafikfarlig effekt. *Åklagarmyndigheten i Västerås* anser att om en nollgräns skall användas måste det tillåtas att läkemedel får brukas för medicinskt ändamål i sådan mängd att någon påverkan inte uppnås. Även *Vägverket* förordar en särreglering för illegal narkotika. *Motorförarnas Helnykterhetsförbund* anser att frågan om hur man skall hantera de terapeutiskt använda läkemedlen, för det fall en nollgräns är aktuell, bör utredas vidare. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande* anser att alla läkemedel som kan inverka på en persons sinnen på ett sådant sätt att han eller hon utgör en risk för sig själv eller andra i trafiken skall märkas på ett tydligt sätt. Föreningen pekar också på läkares och andras informationsplikt beträffande trafikfarliga läkemedel.

Skäl för regeringens förslag: Som framgått i det föregående anser regeringen att den föreslagna nollgränsen bör gälla för alla typer av narkotikaklassade ämnen, dvs. även för narkotikaklassade läkemedel. Nollgränsen skulle således komma att omfatta också förare som på grund av sjukdom eller annat tillstånd är i behov av sådana läkemedel.

Det är svårt att närmare bestämma omfattningen av denna förargrupp. I en rapport från BRÅ (PM 1998:3 – Drograttfylleri; omfattning, olycksrisker och bevisproblem) uppskattas andelen personer som använder trafikfarliga läkemedel till cirka tio procent av Sveriges befolkning i åldersgruppen 18–74 år (motsvarande 600 000 personer). Av dessa tio procent använder omkring tre procent lugnande medel och sömnmedel och resterande sju procent andra trafikfarliga läkemedel. I en stor del av de lugnande medlen ingår olika typer av bensodiazepiner, som är narkotikaklassade. Dessa ämnen ingår bl.a. i de relativt vanligt förekommande läkemedlen Sobril och Valium. Härtill kommer också övriga narkotikaklassade läkemedel. Detta innebär att ett inte obetydligt antal förare skulle få sin rörelsefrihet begränsad om den föreslagna nollgränsen skulle gälla undantagslöst. Det kan t.ex. handla om personer som är i behov av en låg dos lugnande läkemedel för att fungera i vardagslivet. I detta ärende saknas underlag för att ta ställning till vilka konsekvenser det skulle medföra om nollgränsen skulle gälla också för dessa förare. Någon form av undantag för medicinskt bruk av narkotikaklassade läkemedel bör därför övervägas.

Det kan naturligtvis hävdas att det från trafiksäkerhetssynpunkt inte spelar någon roll varifrån den trafikfarliga påverkan kommer, dvs. om föraren använder det trafikfarliga medlet legalt eller illegalt. Det väsentliga i sammanhanget är om föraren på grund av användningen av medlet utgör en fara i trafiken. Som regeringen angett i föregående avsnitt har samtliga narkotiska ämnen generellt sett sådana egenskaper att de kan medföra en trafikfarlig påverkan. Det finns emellertid knappast fog för att påstå att varje enskild bilförare som använder narkotikaklassade läkemedel i terapeutisk dos verkligen utgör en trafikfara. Den kliniska påverkan av ett sådant medel beror på individuella faktorer som t.ex. ålder, kön, sjukdom, kroppsvikt, nedbrytningsförmåga och andra fysiska betingelser. Även om det för flertalet narkotikaklassade läkemedel finns angivna tider under vilka medlet i normalfallet utövar någon form av klinisk påverkan kan denna tid och också graden av påverkan variera mycket kraftigt mellan enskilda individer. Till detta kommer patientens toleransutveckling för olika läkemedel.

BRÅ har utfört en undersökning med bensodiazepiner, som ingår i några av de vanligaste narkotikaklassade läkemedlen, och körsimulatorer (se ovan angivna PM). Hälften av dem som testades, 20 personer, var patienter som dagligen använde sig av detta medel. Den andra hälften bestod av friska personer av samma kön och ålder som patientgruppen. Resultaten av simulatortesterna visade inte några påtagliga skillnader mellan de båda grupperna. Det framgick vidare att låga koncentrationer av bensodiazepiner inte tycktes påverka förarens körprestation.

Det synes alltså främst vara vid lite högre koncentrationer av bensodiazepiner som den trafikfarliga påverkan gör sig gällande. Risken för att uppnå en trafikfarlig påverkan kan därför regelmässigt antas vara större när medlen intas i missbrukssyfte än när de används i medicinskt syfte, även om det givetvis förekommer att förare som intar narkotikaklassade läkemedel enligt läkares ordination därigenom uppvisar en påverkan som inte är förenlig med trafiksäkerheten.

Det finns också en viss koppling mellan tidigare lagföringar och drograttfylleri. BRÅ har företagit en undersökning av sambandet mellan bl.a. trafikolyckor och kriminalitet (se ovan angivna PM). Efter en kontroll av 453 personer som var misstänkta för drograttfylleri konstaterades att 75 procent av dessa förekom i kriminalregistret för brott där påföljden var strängare än böter. Hälften av dem hade tidigare lagförts för rattfylleri och en tredjedel för grovt rattfylleri. Två tredjedelar hade gjort sig skyldiga till inbrottsstöld och tillgrepp av fordon. Cirka hälften av dem hade också dömts för brott mot narkotikastrafflagen. De som ingick i denna grupp av misstänkta för rattfylleri utgjorde således en hårt brottsbelastad grupp.

Även om dessa resultat inte utan vidare går att överföra till ett större sammanhang indikerar de dock en eventuell missbruksproblematik hos många av de förare som kör bil med narkotikaklassade ämnen i blodet.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts anser regeringen att intag av narkotikaklassade läkemedel som sker i enlighet med läkares ordination böra kunna undantas nollgränsen. Ett sådant undantag kommer i praktiken inte att omfatta sådana droger som heroin, amfetamin eller cannabis, eftersom dessa i princip inte ordinerar av läkare.

En naturlig utgångspunkt för utformningen av ett undantag är att försöka ange de fall där den terapeutiska dosen av de narkotikaklassade läkemedlen inte skulle medföra någon trafikfarlig påverkan efter intag. Det är emellertid inte möjligt att införa en sådan generell regel, eftersom patientens personliga egenskaper i princip är bestämmande för medlets verkningar.

Regeringen föreslår i stället att undantaget utformas så att det avser de förare som i enlighet med läkares eller annan behörig receptutförare (t.ex. tandläkares) ordination intagit läkemedel som omfattas av nollgränsen.

Undantaget omfattar alltså inte dem som åtkommit läkemedlet illegalt och inte heller dem som överdoserar. Av Rättsmedicinalverkets remissyttrande har framgått att det normalt sett inte föreligger några svårigheter för den rättskemiska avdelningen att haltbestämma narkotikaklassade läkemedel i blodet och att ange om den undersöktes halt legat över, inom eller under vedertagen terapeutisk nivå. Värdet av en sådan analys får bedömas med hänsyn till de föreliggande omständigheterna i det enskilda fallet.

Med det föreslagna undantaget kommer således personer som intar narkotikaklassade läkemedel enligt läkares ordination inte att omfattas av nollgränsen. För denna grupp förare bör i stället den nuvarande bestämmelsen om s.k. kliniskt rattfylleri fortsätta att tillämpas. Bestämmelsen innebär, som tidigare redovisats, att den gör sig skyldig till rattfylleri som framför fordon och då är så påverkad av trafikfarligt medel att det kan antas att han eller hon inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. Detta gäller även om föraren har följt en läkares ordination. Det förhållande att någon ordinerats ett narkotikaklassat läkemedel, eller ett annat läkemedel som kan ge trafikfarlig effekt, innebär alltså inte att bilkörning kan ske utan vidare. Tvärtom måste föraren i samråd med läkaren noggrant överväga om bilkörning helt eller delvis bör underlåtas under behandlingstiden. Det är därför viktigt att den som ordinerats behandling med narkotikaklassade och andra trafikfarliga läkemedel ges klar och tydlig information om läkemedlets påverkan på bl.a. körförmågan. Receptutfärdaren har en informationsplikt enligt 19 och 22 §§ läkemedelslagen (1992:859) gentemot patienten när läkemedel skrivs ut. Beträffande trafikfarliga läkemedel föreskrivs särskilt i Läkemedelsverkets författningssamling (40 § LVFS 1997:10) att receptutfärdaren noga skall upplysa patienten om hur sådana läkemedel kan påverka reaktionsförmågan och därmed körförmågan. Vidare är apotekspersonalen skyldig att lämna viss information till patienten i samband med att ett läkemedel utlämnas (22 § läkemedelslagen och 45 § LVFS 1997:10). I detta sammanhang bör också nämnas läkares anmälningsskyldighet enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488). En läkare, som vid en undersökning av en körkortshavare finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, skall anmäla förhållandet till länsstyrelsen. En sådan anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkares uppmaning att avstå från bilkörning.

Regeringen avser att ta initiativ för att ytterligare förbättra informationen om vilka regler som gäller för bilkörning efter intag av sådana medel. Vidare avser regeringen att noggrant följa utvecklingen på detta område och, om det i framtiden visar sig möjligt, återkomma med ett förslag till en snävare avgränsning av undantaget från den föreslagna nollgränsen i trafiken.

5.6 Lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Regeringens förslag: En ny lag skall införas som ger polisman rätt att företa en ögonundersökning på förare av motordrivet fordon, spårvagn eller sådant maskindrivet fordon som avses i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) om det kan misstänkas att föraren, i samband med förandet av fordonet, gjort sig skyldig till brott på vilket fängelse kan följa. Undersökningen skall endast få avse ögonens utseende och funktion. Vid undersökningen skall polismannen få använda en pupillometer, en penna eller annat liknande föremål och en mindre ljuskälla. Ögon-

undersökningen skall endast få genomföras om den kan ha betydelse för utredningen om brottet

Regeringens bedömning: Den resterande delen av den s.k. DRE-metoden bör inte införas.

Utredningens förslag: Stämmer i princip överens med regeringens. Utredningen har dock föreslagit att ögonundersökningarna skall få genomföras rutinmässigt och att de skall införas genom en ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller förklarar sig inte ha något att invända mot det. *Rikspolisstyrelsen* är positiv till att DRE-metoden införs på försök, under förslagsvis ett år, som ett komplement till de kliniska undersökningsresultat som för närvarande läggs till grund för åtal i drograttfyllerimål. Ett antal remissinstanser har emellertid invändningar mot förslaget. *Hovrätten för Nedre Norrland*, *Nacka tingsrätt* och *Kammarrätten i Göteborg* ställer sig tveksamma bl.a. med hänsyn till att ögonundersökningar troligen skulle uppfattas som mer integritetskränkande än alkoholutandningsprov. *Riksåklagaren* avstyrker förslaget och pekar särskilt på avsaknaden av forskning om metodens tillförlitlighet. *Folkhälsoinstitutet* understryker metodens osäkerhet. Flera remissinstanser, däribland *Kammarrätten i Göteborg* och *Sveriges domareförbund*, vänder sig också mot att en ögonundersökning skall få utföras rutinmässigt, utan krav på föregående misstanke. Några remissinstanser, däribland *Sveriges domareförbund* och *Landsorganisationen i Sverige*, anser att en försöksverksamhet bör genomföras om inte metodens tillförlitlighet kan utredas på annat sätt.

Skälen för regeringens bedömning och förslag: Den föreslagna nollgränsen aktualiserar frågan om polisens möjligheter att upptäcka och beivra brott. När det gäller att undersöka om en person är drogpåverkad saknas ännu sådana enkla instrument som finns att tillgå beträffande alkohol. Polisen är därför hänvisad till objektiva iakttagelser för att upptäcka drogpåverkan hos någon. Som framgått i det föregående föreligger det ett behov av att se över polisens möjligheter att upptäcka och beivra drograttfylleriet för att den föreslagna nollgränsen skall få önskad effekt. Av Rikspolisstyrelsens remissyttrande framgår också att det i polisorganisationen upplevs som otillfredsställande att möjligheterna att beivra förekomst av andra droger än alkohol i trafiken många gånger är begränsade.

Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

För att en polisman skall kunna kontrollera om en förare är drogpåverkad torde det ofta krävas att någon form av tvångsåtgärd tillgrips; t.ex. att föraren får underkasta sig blodprovstagning eller annan klinisk undersökning. I praktiken har lagen om alkoholutandningsprov stor betydelse även vid misstanke om drogpåverkan, eftersom undersökningen av föraren normalt sett alltid inleds med ett sådant prov. Det utslag som sållningsprovet ger kan sedan få betydelse för den fortsatta utredningen om påverkan av annat medel än alkohol.

Lagens tillkomst har i första hand motiverats av intresset av att nå ökad effekt i det brottsförebyggande och brottsbeivrande arbetet på trafikområdet.

Enligt lagen ges en polisman rätt att utföra alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredningen om brottet. En polisman får dessutom ta sådana prov på förare av motordrivet fordon eller förare av maskindrivet spårfordon utan att någon brottsmisstanke föreligger.

I lagen anges också att den som vägrar medverka till ett rutinmässigt prov är skyldig att underkasta sig blodprovstagning, trots att detta normalt sett endast får ske på den som är skäligen misstänkt för ett brott med fängelse i straffskalan.

DRE-metoden

Drograttfylleriutredningen har redogjort för en metod, DRE-metoden (Drug Recognition Expert Test), som har utvecklats av trafikpolisen i Los Angeles, USA. Metoden används i syfte att dels fastställa om en förare är påverkad av droger, dels bestämma vilken typ av drog det kan vara fråga om.

DRE-metoden innebär inledningsvis att polismannen undersöker förarens ögon dels okulärt, dels med hjälp av en penna eller annat liknande föremål och dels med hjälp av en mindre ljuskälla. En utbildad polisman kan efter en genomförd undersökning konstatera eventuell påverkan av ett flertal grupper av droger. En person som är påverkad av centraldepressiva medel har bl.a. svårt att korsa ögonen, vilket också gäller för någon som är påverkad av inhaleda medel, PCP eller cannabis. Påverkan av centralstimulantia och hallucinogener har dessutom det gemensamt att de innebär förstorad pupillstorlek. Någon som är påverkad av naturliga eller syntetiska opiater uppvisar ofta små pupiller och liten eller ingen reaktion på ljus. Efter intag av centraldepressiva medel, inhaleda medel eller centralstimulantia reagerar pupillen mycket långsamt på ljus.

Om den inledande undersökningen resulterar i någon misstanke om att föraren är påverkad företar polismannen en förnyad ögonundersökning. Därefter genomförs olika motoriska test, bl.a. balansprov och koordinationsprov. Polismannen mäter sedan förarens puls, blodtryck och kroppstemperatur, varefter den misstänktes mun och näsa kontrolleras. Slutligen vidtar polismannen en kontroll av om föraren har injektionsmärken.

På uppdrag av regeringen har Rikspolisstyrelsen utvärderat metoden och sammanfattningsvis funnit att den, anpassad till svenska förhållanden, skulle utgöra ett värdefullt redskap för polisen när det gäller möjligheten att upptäcka drogpåverkade förare. Rikspolisstyrelsen har därför föreslagit att metoden i sin helhet genomförs i Sverige men att endast ögonundersökningen får genomföras rutinmässigt. De resterande momenten får genomföras först då polismannen kunnat konstatera skäligen misstanke om drograttfylleri eller annat brott på vilket fängelse kan följa.

Om DRE-metoden skulle genomföras i sin helhet, skulle detta nödvändiggöra relativt omfattande författningsändringar. Metoden omfattar flera moment som är av så ingripande karaktär att de enligt rättegångsbalkens bestämmelser endast får utföras av läkare. Även om den fortsatta undersökningen enligt Rikspolisstyrelsens förslag får genomföras först då skäligen misstanke föreligger, måste det enligt regeringens mening krävas att metoden är väl underbyggd och att den med ett visst mått av säkerhet kan förväntas ge tillförlitliga resultat för att de nödvändiga författningsändringarna skall kunna motiveras. Vidare bör DRE-metoden framstå som så betydelsefull för bedömningen av ett drograttfylleriärende att den kan motivera avsteg från kroppsbesiktningens reglerna i rättegångsbalken.

Det material som Rikspolisstyrelsen har redovisat och det övriga underlag som finns tillgängligt om DRE-metoden bygger på hur metoden används i USA. För att den skall få användas där krävs initialt en viss grad av misstanke riktad mot en individ. Metoden syftar också i huvudsak till att bestämma vilken drog den undersökte kan vara påverkad av. De förare som kan anses skäligen misstänkta för t.ex. drograttfylleri kommer emellertid i Sverige att underkastas blodprovstagning enligt de regler som gäller redan i dag. Detta innebär att ett flertal av de moment som ingår i metoden blir överflödiga.

Regeringen anser därför att det för närvarande inte föreligger tillräckligt starka skäl för att föreslå att metoden i sin helhet genomförs i Sverige. I likhet med utredningen anser vi emellertid att en ögonundersökning utgör en lämplig metod för att upptäcka och fastställa drogpåverkan. Regeringen föreslår därför att en ny lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken skall införas.

Krav på misstanke

Såsom framgått i det föregående kan en ögonundersökning lämna åtskillig information om en person är påverkad av droger och om vilken typ av drog det gäller. Dessa ögonundersökningar skulle således utgöra ett viktigt inslag i polisens arbete för trafiksäkerheten. Flera remissinstanser har emellertid pekat på bristande forskning kring metoden och några remissinstanser har föreslagit att polisens rätt att företa ögonundersökning bör införas på prov genom en försöksverksamhet. Regeringen delar uppfattningen att det kan föreligga en viss risk för felbedömningar, på samma sätt som vid alkoholutandningsprov. Det finns individer, vars ögon eller pupiller kan reagera på ett sätt som skulle kunna tyda på att de är drogpåverkade, när de i själva verket inte är det. Risken för sådana felbedömningar måste minimeras främst genom adekvat utbildning av polismännen. Ögonundersökningen bör alltså endast få utföras av polismän som erhållit utbildning. I detta sammanhang bör också särskilt framhållas att undersökningen endast används för att fastställa om skäligen misstanke om drogpåverkan föreligger. Vid en rättegång torde det vara resultatet av den företagna blodundersökningen som i första hand är relevant som bevis.

Ytterligare ett förhållande som måste beaktas är integritetsaspekten. Lagen om alkoholutandningsprov har tillämpats i många år och alkoholutandningsproven torde numera vara allmänt accepterade av allmänheten som en nödvändig del av polisens trafikövervakning. Den föreslagna regleringen om ögonundersökning får emellertid anses vara mer integritetskränkande än utandningsproven. I viss mån torde man dock kunna utgå från att allmänheten hyser förståelse för åtgärder som syftar till att på ett påtagligt sätt öka trafiksäkerheten. Enligt regeringens bedömning finns det heller inte någon anledning att befara att de enskilda polismännen inte skulle kunna tillämpa regleringen med den urskiljning som följer av allmänna principer för polisingripande.

Med hänsyn till den föreliggande risken för felbedömningar och mot bakgrund av vad som ovan sagts om integritetsaspekterna anser emellertid regeringen att det i lagen bör införas ett krav på att en viss grad av misstanke om brott som skall föreligga för att en ögonundersökning skall få företas. Således bör undersökningen få genomföras endast då det kan misstänkas att föraren, i samband med framförandet av sitt fordon, har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott eller annat brott med fängelse i straffskalan. Sådan misstanke kan baseras t.ex. på förarens sätt att framföra sitt fordon, hans uppträdande eller att det annars föreligger omständigheter som tyder på missbruk.

Mot bakgrund bl.a. av att användningen av metoden således begränsas till fall där det föreligger en viss grad av misstanke om brott, anser regeringen att det inte är nödvändigt att låta införandet föregås av en försöksverksamhet.

Ögonundersökningen

Själva undersökningen skall avse förarens ögon och ögonrörelser och får endast ske okulärt. Vid undersökningen bör polismannen få använda dels en pupillometer, med vilken pupillens storlek kan uppskattas, dels en penna eller annat liknande mindre föremål och slutligen en mindre ljuskälla av något slag.

Pennan kan användas vid s.k. nystagmustester, vilka innebär en kontroll av om den undersökte har ofrivilliga ryckningar i ögonen. Föremålet hålls på ett avstånd om 25 till 30 centimeter från den undersöktes ögon och förs sedan sakta åt vänster respektive höger varefter det hålls stilla i ytterlägena några sekunder. En person som är påverkad av t.ex. ett centraldepressivt medel har ofta svårt att smidigt och utan ryckningar följa föremålet med blicken.

Den mindre ljuskällan används för att kontrollera pupillens reaktioner på ljus. Normalt reagerar en pupill på ljus genom att inom en sekund dra ihop sig. Som tidigare redovisats finns ett flertal droger som påverkar pupillens förmåga i detta hänseende.

Om polismannens undersökning visar tecken på sådan påverkan att skäligen misstanke om rattfylleri föreligger får, enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken, kroppsbesiktning äga rum och blodprov tas. Självfallet kan skäligen misstanke föreligga även om ingen ögonundersökning görs eller om en företagen ögonundersökning inte ger någon klar och entydig indikation. Föraren kan t.ex. lukta thinner eller uppträda på ett sådant sätt

att polismannen får grund för sin misstanke. De iakttagelser som polismannen gör bör noggrant dokumenteras.

Undersökningen bör endast få genomföras om den kan ha betydelse för utredningen av brottet.

Undersökningen, som skall utföras av en polisman, skall också göras på ett sådant sätt att den undersökte inte blir föremål för allmän uppmärksamhet. Den skall som regel utföras i täckt fordon eller i ett avskilt rum. Den undersökte bör också få rätt att begära att protokoll skall föras vid undersökningen och att bevis om utförd åtgärd utfärdas.

Om den som skall undersökas vägrar att medverka till detta bör, enligt samma regler som gäller för alkoholutandningsprov, ett blodprov kunna tas, trots att de förutsättningar som stadgas i 28 kap. 12 § rättegångsbalken inte är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kommer att meddela verkställighetsföreskrifter till lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

Lagrådet har beträffande lagförslaget i lagrådsremissen anfört att det med fog skulle kunna göras gällande att kroppsbesiktning i form av ögonundersökning som avses i regeringens lagförslag regleras fullständigt av denna lag med uteslutande av rättegångsbalkens bestämmelser. Lagrådet har emellertid pekat på att tredje stycket i 28 kap. 13 § rättegångsbalken innehåller en bestämmelse om att en sådan kroppsbesiktning av en kvinna som enbart innebär att blodprov eller alkoholutandningsprov tas får verkställas och bevittnas även av en man. Lagrådet har anfört att det är inkonsekvent och ägnat att ge upphov till missförstånd om alkoholutandningsprov men inte ögonundersökning enligt lagförslaget omnämns i 28 kap. 13 §. Lagrådet har anfört att den enklaste lösningen torde vara att ett tillägg görs till nämnda paragraf så att även ögonundersökning enligt den föreslagna lagen omnämns.

Regeringen accepterar Lagrådets bedömning när det gäller risken för missförstånd. Regeringen anser dock att ett förtydligande i stället bör föras in i lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Det bör därför uttryckligen anges i lagen att 28 kap. 13 § inte gäller sådan ögonundersökning som företas med stöd av den föreslagna lagen.

5.7 Körkortsfrågor

Regeringens bedömning: Det finns för närvarande inte anledning att föreslå någon ändring i körkorts­lagstiftningen.

Utredningens bedömning: Mot bakgrund av att 1994 års Körkortsutredning nyligen hade lämnat sitt betänkande En körkortsreform (SOU 1996:114) har utredningen inte funnit det meningsfullt att lägga fram något författningsförslag rörande den då gällande körkorts­lagstiftningen. Utredningen har emellertid redogjort för de förslag och bedömningar som Körkortsutredningen gjort och därvid gjort vissa egna överväganden.

Remissinstanser: Endast en del av remissinstanserna berör frågan. *Nacka tingsrätt* och *Åklagar­myndigheten i Malmö* har inga invändningar mot utredningens synpunkter. *Länsrätten i Västmanlands län* anser det

angeläget att körkortslagstiftningen anpassas till rattfylleribrott på grund av intag av droger. *Kammarrätten i Göteborg* menar att utredningens lagförslag skulle kräva redaktionella ändringar i körkortslagstiftningen och att ställning måste tas till det lagtekniska utrymmet för varning. *Länsrätten i Stockholms län* anför bl.a. den utgår från att varningsinstitutet endast undantagsvis kommer att användas vid drograttfylleri. *Socialstyrelsen* och *Länsstyrelsen i Örebro län* framför vissa synpunkter på Körkortsutredningens förslag. *Vägverket* menar att körkortsfrågorna måste penetreras närmare.

Skälen för regeringens bedömning: På grundval av Körkortsutredningens betänkande har regeringen framlagt propositionen 1997/98:124, Ny körkortslag m.m. Riksdagen beslutade i allt väsentligt i enlighet med förslagen i propositionen (bet. 1997/98:TU11, rskr. 1997/98:260). Den nya körkortslagen (1998:488) trädde i kraft den 1 oktober 1998.

Bestämmelserna om återkallelse av körkort finns i 5 kap. 3 § körkortslagen och har i sak oförändrade förts över från den äldre lagen. Enligt 5 kap. 3 § 1 skall ett körkort återkallas bl.a. om körkortshavaren brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, eller 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Återkallelse kan också ske om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort eller om det med hänsyn till annat brott som denne har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Vidare kan körkortet återkallas om innehavaren på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon (5 kap. 3 § 5 och 6). I begreppet pålitlighet i nykterhetshänseende inbegrips även missbruk av droger. Den som missbrukar narkotika kan således bli föremål för körkortsingripande också på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller på grund av allmän brottslighet, om lagakraftvunnen dom föreligger. Brottsligheten skall emellertid ha varit i någon mån kvalificerad, t.ex. genom att den bedrivits yrkesmässigt eller varit särskilt grov, för att denna återkallelsegrund skall tillämpas.

Om ett körkort har återkallats enligt någon av de ovan angivna grunderna bestäms en s.k. spärrtid, under vilken tid ett nytt körkort inte får utfärdas. Spärrtiden skall vara lägst en månad och högst tre år. Om körkortet återkallats enligt 5 kap. 3 § 1 och det är fråga om grovt brott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Bortsett från grova fall av bl.a. rattfylleri saknas lagregler som bestämmer spärrtidens längd i det enskilda fallet. Ledning får i stället hämtas från förarbetena (prop. 1975/76:151 s. 99 f.) där det framgår att spärrtiden skall bestämmas utifrån en nyanserad avvägning. När det gäller opålitlighet i nykterhetshänseende bör spärrtiden normalt inte vara längre än vad som fordras för att förarens skötsamhet skall kunna bedömas, vilket i normalfallen ofta bör innebära ett år från senast kända missbrukstillfälle. Vid allmän brottslighet är det viktigt att spärrtiden, med beaktande av vad som är acceptabelt från trafiksäkerhetssynpunkt, anpassas så att rehabiliteringsynpunkter tillgodoses. Normalt bör spärrtiden kunna bestämmas så att den löper ut ungefär samtidigt med att den dömde friges villkorligt.

I sådana fall som avses i 5 kap. 3 § 2–6 kan körkortshavaren meddelas varning i stället för att körkortet återkallas. Det krävs emellertid att varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri, eller brutit mot nykterhetsregeln i järnvägssäkerhetslagen, och alkoholkoncentrationen under eller efter färden understigit 0,5 promille (eller motsvarande i utandningsluften) kan, enligt 5 kap. 9 §, körkortsåterkallelse underlåtas och varning i stället meddelas. De särskilda skäl som skall föreligga för att varning skall kunna meddelas i stället för återkallelse kan vara att hänföra antingen till omständigheterna vid en förseelse eller till körkortshavarens personliga förhållanden, dvs. främst hans tidigare skötsamhet i trafiken. Körkortshavarens behov av körkortet kan också vara av betydelse för bedömningen.

I 5 kap. 10 § återfinns en generell regel som medger avvikelser från reglerna om återkallelse i de fall då det föreligger synnerliga skäl därtill och avvikelserna kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Om återkallelse underlåts på denna grund får i stället varning meddelas.

I 5 kap. 7 § finns bestämmelser om omhändertagande av körkort. Enligt dessa skall ett körkort omhändertas bl.a. om körkortshavaren vid färd med motordrivet fordon eller spårvagn visar tecken på påverkan av alkohol eller annat medel eller om det föreligger sannolika skäl för att körkortet kommer att återkallas på grund av brott mot 4 § trafikbrottslagen.

Som framgått i det föregående utgör körkortsåterkallelse huvudregeln vid rattfylleribrott, även om varning kan meddelas i de fall då promillehalten i blodet understiger 0,5 (eller motsvarande värde i utandningsluften). Den som missbrukar narkotika kan emellertid bli föremål för körkortsingripande även på andra grunder enligt vad som ovan anförts. Den nu föreslagna ändringen i trafikbrottslagen får den konsekvensen i körkortshänseende att återkallelse av körkortet kommer att utgöra huvudregel vid alla de fall av drograttfylleri som den nya kriminaliseringen omfattar. Det kan antas att detta kommer att leda till ett högre antal körkortsingripanden än i dag mot dem som missbrukar droger och ändå kör bil. Enligt regeringens mening är detta väl motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt.

Reglerna om körkortsingripande är föremål för en förnyad översyn. I enlighet med ett regeringsbeslut den 5 mars 1998 har en särskild utredare tillkallats för att bl.a. analysera och redovisa skälen för och emot ett förfarande där frågan om körkortsingripande på grund av brott handläggs i samma ordning som brottmålet. Utredaren skall vidare överväga om de nuvarande ingripandena mot körkortsinnehav, återkallelse och varning, i en straffrättslig processordning bör ersättas med en straffrättslig reaktion, t.ex. körförbud eller pricksystem, och i så fall lägga fram förslag om detta (dir. 1998:16).

Mot bakgrund härav, och med hänsyn till att körkortsåterkallelse således kommer att bli huvudregel vid fall av drograttfylleri, anser regeringen att det för närvarande saknas anledning att i körkortsåterkallelse föreslå någon särreglering för de körkortshavare som gjort sig skyldiga till rattfylleri genom att använda narkotika.

6.1 Utgångspunkter för regeringens förslag

Nuvarande reglering av sjöfylleri

De nu gällande bestämmelserna om nykterhetsbrott till sjöss finns i 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009). Några gränsvärden för alkoholhalt i blodet finns inte för sjötrafikens del. Enligt 4 § skall den dömas för sjöfylleri som framfört fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att denne inte på ett betryggande sätt kunnat utföra sina åligganden. Straffet för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader.

Om sjöfylleribrottet är grovt, omfattar straffskalan fängelse i högst två år. Frågan om en gärning skall bedömas som grov skall avgöras med beaktande av samtliga relevanta omständigheter. Enligt bestämmelsen skall emellertid särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller
3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Uttrycket ”avsevärt påverkad” bör enligt förarbetena (prop. 1990/91:128 s. 17) i princip förstås på samma sätt som motsvarande uttryck i andra bestämmelser om trafiknykterhetsbrott.

Som nämnts finns det inte någon promillegräns i sjölagen. Detta innebär emellertid inte att alkoholkoncentrationen skulle sakna betydelse vid tillämpningen av bestämmelserna om sjöfylleri. I förarbetena (a. prop.) framhölls att det är en fördel om det i förundersökningen finns tillgång till analysbevis beträffande alkoholkoncentrationen i blod eller utandningsluft. Vidare uttalades att i de fall då analysresultatet visar att alkoholhalten uppgått till minst 1,5 promille i blodet respektive 0,75 milligram per liter utandningsluft (vilket utgjorde den dåvarande promillegränsen för grovt rattfylleri) får gärningsmannen i allmänhet, särskilt mot bakgrund av vad som är känt om alkoholens inverkan på människan, anses ha varit avsevärt påverkad (a. prop. s. 17 och bet. 1990/91: LU35 s. 9). Det framhölls också att avsevärd påverkan kan föreligga även vid lägre alkoholkoncentrationer.

Behovet av en reform

Som tidigare angetts har främst fritidsbåtstrafiken ökat kraftigt under de senaste åren. Antalet fritidsbåtar har under de senaste 15 åren fördubblats och överstiger numera en miljon. Denna utveckling har inneburit att trafiken i svenska farvatten har tätat och att det dessutom finns ett större inslag av båtar med i många fall kraftiga fartresurser. Detta medför att

högre krav på nykterhet måste ställas på dem som framför ett fartyg eller som biträder vid framförandet.

Dessutom är de nu gällande bestämmelserna om sjöfylleri förknippade med vissa tillämpningsproblem. För att straffansvar skall kunna komma i fråga för sjöfylleri krävs bevisning om att gärningsmannen uppnått den grad av påverkan som anges i bestämmelserna om sjöfylleri eller grovt sjöfylleri. Detta ställer ganska höga krav på åklagarens bevisning i form av utredningar med utandnings- eller blodprov, vittnesutsagor m.m.

Mot bakgrund av den snabba utvecklingen av sjötrafiken och med hänsyn till de tillämpningsproblem som är förknippade med dagens lagstiftning, anser regeringen att det finns anledning att överväga en reformering av bestämmelserna om sjöfylleri.

Brottsförebyggande rådets reformutvärdering

Brottsförebyggande rådet (BRÅ) har, på regeringens uppdrag, utfört en utvärdering av 1991 års ändringar i sjölagen, då brottet bland annat delades in i två svårhetsgrader; ett enkelt och ett grovt brott (BRÅ PM 1996:1, Sjöfylleri). Underlaget för BRÅ:s bedömning har varit studier av 365 tingsrättsdomar avseende de aktuella brotten, varvid BRÅ kunnat konstatera följande. Andelen fängelsedomar har mer än fördubblats efter reformen och påföljderna villkorlig dom och skyddstillsyn har också använts i större utsträckning. Andelen fall av sjöfylleri som upptäcks genom tips från allmänheten överstiger vida det antal fall som upptäcks av polisen, förutsatt att gärningsmannen inte varit inblandad i någon sjöolycka. Vidare har BRÅ, efter en genomförd enkätundersökning hos båtklubbar och båtsällskap samt sjöpolisen och Kustbevakningen i Sverige, funnit att stödet för en promillegräns vid grovt sjöfylleri är mycket utbrett. Drygt 80 procent av båtklubbsordförandena, alla sjöpolisenheter utom en och över 90 procent av de som svarade hos Kustbevakningen uttalade sitt stöd för införandet av en sådan gräns.

BRÅ har sammanfattningsvis dragit slutsatsen att lagändringarna år 1991 har medfört en förhöjd upptäcktsrisk men att de inte har varit tillräckliga för att ha haft en avgörande betydelse för beteendet till sjöss. Enligt BRÅ:s uppfattning utgör en förhöjd upptäcktsrisk antagligen det effektivaste medlet för att förebygga brottsligheten.

6.2 Promillegräns för sjöfylleri

Regeringens bedömning: Det saknas för närvarande tillräckligt underlag för att föreslå införandet av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. En utredning bör tillsättas för att ytterligare undersöka och analysera frågan om införande av en sådan gräns.

Kommitténs bedömning: Kommittén har avvisat möjligheten att med en promillegräns för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften bestämma vad som skall bestraffas som enkelt sjöfylleri.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser delar kommitténs bedömning eller lämnar den utan erinran. Några instanser, däribland

Regionåklagarmyndigheterna i Stockholm och Göteborg, Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet, Tull-Kust, Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF), Järnvägsanställdas Helnykterhetsförbund, Nykterhetsrörelsens Landsförbund och Riksförbundet Frivilliga Samhällsarbetare, anser att ett gränsvärde för sjöfylleri som inte är grovt bör införas. Flertalet av dessa förordar 0,2 promille som gräns men ett par remissinstanser, *Järnvägsanställdas Helnykterhetsförbund* och *Nykterhetsrörelsens Landsförbund*, föreslår i stället 0,0 promille. *Regionåklagarmyndigheten i Göteborg* anser att en promillegräns bör gälla för förare eller de som assisterar vid ett fartygs framförande. *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet* anser att en sådan gräns bör gälla för den som framför fartyg.

Skälen för regeringens bedömning: En naturlig utgångspunkt för överväganden om hur straffbestämmelserna om onykterhet till sjöss bör vara utformade är den reglering som gäller för andra trafiknykterhetsbrott. Frågan om att knyta straffbarheten vid sjöfylleri till promilleregler har också fortlöpande hållits aktuell genom olika initiativ. Dessa har emellertid inte lett till någon lagstiftning i frågan, vilket främst beror på de svårigheter som är förknippade med införandet av promilleregler till sjöss. Dessa svårigheter kan i sin tur, vilket framgått i det föregående, hänföras till de särpräglade och mycket varierande förhållanden som råder inom sjötrafiken. Medan nykterhetskravet i vägtrafiken endast avser förare gäller för sjölivet dessutom att nykterhetskravet ombord inte omfattar enbart den som framför ett fartyg utan även den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. För yrkessjöfarten torde förhållandena mer kunna liknas vid vad som gäller inom arbetslivet i allmänhet.

Det kan vidare konstateras att ett eventuellt behov av promilleregler på sjön främst gör sig gällande inom vissa slag av sjötrafik. I första hand gäller det nöjestrifiken med snabbgående motorbåtar och annan sjötrafik i situationer som påminner om trafiken till lands. Också sjötrafik som innefattar yrkesmässig befordran av passagerare eller farlig last kan i många fall hänföras till denna kategori. Sjölagens regler omfattar emellertid all trafik på sjön från segelbräddor och kanoter till oceangående fartyg av olika slag. Kravet på nykterhet för andras säkerhet kan aldrig sägas vara lika stort för den som befinner sig i en roddbåt på en insjö som för den som framför en snabbgående motorbåt i en väl trafikerad farled. Ytterligare en komplikation ligger i att många båtar också utgör bostäder under kortare eller längre tider. Den som förtöjt sin båt på kvällen och därefter druckit alkohol till maten kan råka ut för situationer där båten t.ex. måste förtöjas om på grund av ändrade väderleksförhållanden. Bestämmelserna om sjöfylleri bör inte utformas så att enklare åtgärder av detta slag onödigt försvåras.

I enlighet med vad som ovan anförts anser regeringen att kravet på nykterhet till sjöss inte kan jämföras med vad som gäller för vägtrafikens del. För vissa kategorier av sjöfarare kan det emellertid vara motiverat med en strängare syn på nykterheten än den som i dag kommit till uttryck i lagstiftningen. Regeringen konstaterar dock att det för närvarande saknas tillräckligt underlag för att närmare bestämma och särskilja de situationer där ett behov av promilleregler kan sägas föreligga från situationer där ett sådant behov inte finns.

Regeringen anser därför att någon promillegräns för sjöfylleri för närvarande inte bör införas, vare sig i form av en generell straffbarhetsgräns eller i form av gränsvärden knutna till vissa slag av fartyg eller knutna enbart till förare och den som biträder med denna syssla eller liknande.

Regeringen avser att tillsätta en utredning med uppgift att närmare överväga frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. Utredningen skall bl.a. belysa hur en bestämmelse om en sådan promillegräns skulle avgränsas och utformas. Även andra frågor, som t.ex. gränsdragningsproblematiken beträffande rekvisiten ”den som framför ett fartyg” och ”sysslor av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss” kan behöva belysas. I utredningen bör också beaktas om den utvidgning av straffansvaret för drograttfylleri som föreslagits i det föregående bör få någon konsekvens för utformningen av bestämmelsen om sjöfylleri.

6.3 Promillegräns för grovt sjöfylleri

Regeringens förslag: Bestämmelsen om grovt sjöfylleri skall ändras på så sätt att en av de omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt är om gärningsmannen under eller efter färden haft en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i sitt blod eller 0,50 milligram per liter i sin utandningsluft.

Kommitténs förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Kommittén har härutöver föreslagit att bestämmelsen ändras på det sättet att en grundläggande förutsättning för bedömningen av om brottet är grovt skall vara om den syssla gärningsmannen haft att utföra har ställt höga krav på honom. Först därefter skall en bedömning göras efter den katalog av särskilda omständigheter som räknas upp i paragrafen. I samband därmed har kommittén föreslagit att den tredje särskilda omständigheten, att framförandet av fartyget utgjort en påtaglig fara för säkerheten till sjöss, skall få ett bredare tillämpningsområde genom att den utvidgas till att avse fall då gärningsmannen fullgjort sin syssla på ett sätt som medfört påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Remissinstanserna: Den allt övervägande delen av de remissinstanser som yttrat sig i frågan, däribland, *Riksdagens ombudsmän, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Kriminalvårdsstyrelsen, Socialstyrelsen, Vägverket, Sveriges domareförbund, Kustbevakningen och Sjösäkerhetsrådet*, tillstyrker eller förklarar sig inte ha några invändningar mot förslaget. Ett antal remissinstanser avstyrker dock eller har allvarliga invändningar mot förslaget. *Domstolsverket* avstyrker kommitténs förslag i denna del. Verket framhåller att de skäl kommittén åberopar mot att införa ett gränsvärde för sjöfylleri av normalgraden även kan appliceras på förslaget om en promillegräns för grovt sjöfylleri. Vidare anförs att bestämmelsen nyligen ändrats och att praxis, som ännu inte har stabiliserat sig helt, är på väg mot en skärpning. *Göteborgs tingsrätt* är på flera punkter kritisk till de föreslagna ändringarna och betonar särskilt att förhållandena till sjöss är väsentligen olika de som råder i vägtrafiken, varför de regler som gäller rattfylleri inte utan vidare kan överföras till sjötrafiken. Tingsrätten anser

visserligen att en promilleregler bör införas i sjöfyllerilagstiftningen men då som en gräns om 1,0 promille i bestämmelserna om enkelt sjöfylleri. *Länsrätten i Stockholms län* avstyrker förslaget. *Svenska Maskinbefälsförbundet* anser att de nuvarande bestämmelserna fungerar tillfredsställande för yrkessjöfartens del och att bestämmelserna därför bör vara kvar oförändrade. Om det anses nödvändigt, får enligt förbundet en särskild bestämmelse tillskapas som tar sikte på fritidsbåtar. *Sjösportens samarbetsdelegation* avstyrker också kommitténs förslag. Delegationen anser att man bör avvakta med en förändring till dess polismyndigheter och domstolar kan redovisa erfarenheter av de lagändringar som trädde i kraft år 1991. Delegationen anför vidare att kommittén inte kunnat redovisa några erfarenheter av de nu gällande reglerna som kan läggas till grund för en bedömning av behovet av revision.

När det gäller valet av gränsvärde för grovt sjöfylleri förordar *Regionåklagarmyndigheten i Stockholm* att gränsvärdet bestäms till 1,2 promille.

Några remissinstanser kommenterar den föreslagna utformningen av 20 kap. 5 § sjölagen. *Göteborgs tingsrätt* anser att tillägget om ”höga krav” komplicerar gärningsbeskrivningen samt att uppbyggnaden av paragrafen försvårar för domstolarna att göra en allsidig bedömning av omständigheterna och motverkar möjligheten att fälla en person med hög alkoholhalt för grovt brott. *Straffrättskommittén* anför att det kan och bör komma till klarare uttryck i lagtexten att det föreslagna tillägget i bestämmelsens andra mening är obligatoriskt för att grovt brott skall föreligga och att det härutöver krävs ytterligare något rekvisit enligt den exemplifierade uppräkningsmeningen i tredje meningen. *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet* hävdar att bestämmelsen om grovt sjöfylleri bör utformas på likartat sätt som 4 a § trafikbrottslagen. *Tull-Kust* anser att utformningen av den föreslagna bestämmelsen skulle medföra att övervakande tjänsteman måste göra en rad svåra bedömningar. Förbundet förordar därför att alkoholkoncentrationen i första hand skall beaktas vid avgörande om brottet skall anses som grovt. *IOGT-NTO-rörelsen* framför att den föreslagna utformningen är tveksam ur rättssäkerhetssynpunkt. Också *Sjösportens samarbetsdelegation* är kritisk mot den lagtekniska lösningen.

Skälen för regeringens förslag: Som framgått i det föregående har sjötrafiken och främst fritidsbåttrafiken ökat kraftigt under de senaste 15 åren. Antalet fritidsbåtar har fördubblats under denna period och överstiger nu en miljon. Den ökande trafikintensiteten innebär att högre krav måste ställas på nykterheten till sjöss. Mot bakgrund härav och med hänsyn bl.a. till de tillämpningsproblem som är förknippade med dagens lagstiftning föreslog Väg- och sjöfyllerikommittén att en promillegräns om 1,0 för grovt sjöfylleri skulle införas. Frågan behandlades av regeringen i propositionen 1993/94:44 Grovt rattfylleri m.m. Med hänsyn till att de ändringar i sjöfylleribestämmelserna som hade införts under år 1991, vilka innebar bl.a. att brottet delades in i två svårhetsgrader, inte hade utvärderats av regeringen gav den ställning i fråga om införandet av promillegränser till sjöss. Regeringen gav i stället BRÅ i uppdrag att utvärdera den tidigare reformen. Av BRÅ:s utvärdering (BRÅ PM 1996:1, Sjöfylleri) framgår bl.a. att ändringarna medverkat till en strängare bedömning av sjöfylleri och att andelen fängelsestraff mer än fördubblats.

BRÅ konstaterar vidare att även om reformen i någon mån påverkat upptäcktsrisken och människors beteende till sjöss har den inte varit tillräckligt substantiell för att ha haft någon avgörande betydelse i dessa hänseenden. BRÅ har också genomfört en enkätundersökning hos vissa båtklubbar, sjöpolisenheter, Kustbevakningen och lotsenheter, av vilken framgår att stödet för en promillegräns för grovt sjöfylleri är mycket utbrett.

Med hänsyn till vad som ovan anförts anser regeringen att det finns skäl för att föreslå en promillegräns om 1,0 för grovt sjöfylleri.

De argument som anförts mot ett gränsvärde för sjöfylleri av normalgraden kan givetvis i princip också åberopas mot att införa ett gränsvärde för grova brott. Som Domstolsverket påpekat gäller detta även, om än i mindre grad, kommitténs förslag till ett sådant gränsvärde. En promillegräns för grovt sjöfylleri kan också medföra en inte obetydlig risk för att andra omständigheter, t.ex. det sätt på vilket fartyget framförts, får minskad betydelse vid bedömningen av om gärningen är att anse som grov. Med de skiftande förhållanden som råder till sjöss måste en sådan konsekvens framstå som otillfredsställande, inte minst med tanke på sådana fall som bör bedömas som grova, trots att alkoholhalten hos gärningsmannen varit lägre än det angivna gränsvärdet.

Mot detta kan emellertid anföras att domstolen, oavsett den föreslagna promilleregeln, är skyldig att i sin bedömning av om brottet är att anse som grovt, beakta samtliga relevanta omständigheter och då särskilt dem som anges i bestämmelsens andra mening. En av dessa omständigheter är om gärningsmannen varit avsevärt påverkad. Med de kunskaper vi i dag har om alkoholens verkningar på människokroppen och de överväganden i anledning därav som gjorts för vägtrafikens del, är det inte orimligt att hävda att det finns ett klart samband mellan en alkoholkoncentration om 1,0 promille i blodet och en sådan grad av påverkan som i lagtexten benämns *avsevärd*. En promillegräns av detta slag utesluter givetvis inte heller att en gärningsman kan anses som avsevärt påverkad även om hans alkoholhalt inte når upp till den angivna nivån.

Som framgått gäller sjölagen för skiftande typer av fartyg och för såväl hav, som sjöar och mindre vattendrag. Detta innebär att kravet på nykterhet kan variera ganska kraftigt och att det är viktigt att hänsyn tas till förhållandena i det enskilda fallet vid bedömningen av om sjösäkerheten satts i fara. Mot bakgrund av att domstolen har att beakta samtliga relevanta omständigheter i sin bedömning kommer dessa skilda situationer att behandlas var och en utifrån de krav som kan ställas på gärningsmannen i det aktuella ögonblicket med hänsyn till fartyg, plats och andra omständigheter. Domstolens allsidiga bedömning av omständigheterna i varje enskilt fall tryggar också kravet på en rättvis och för sjöfarten anpassad rättstillämpning.

Den föreslagna promillegränsen bör föras in i bestämmelsen som en omständighet (av fyra), som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt.

Kommittén har vidare föreslagit att den omständigheten att gärningsmannens syssla ställt höga krav på honom skall bli bestämmande för om brottet kan bedömas som grovt. Förslaget innebär att detta rekvisit skulle lyftas upp i bestämmelsens första stycke. Först om domstolen kunnat konstatera att gärningsmannens syssla ställt stora krav på honom skulle den därefter kunna gå vidare i sin bedömning av om brottet är grovt, t.ex. genom att undersöka om gärningsmannen varit avsevärt påverkad.

Regeringen finner det dock svårt att bortse från att den föreslagna konstruktionen skulle kunna medföra vissa tillämpningsproblem, t.ex. i fråga om gränsdragningen mellan uppgifter som ställt höga krav på gärningsmannen och andra uppgifter. Detta gränsdragningsproblem finns visserligen redan i dag men med kommitténs förslag skulle beskaffenheten av gärningsmannens syssla spela en mer central roll än tidigare vid bedömningen av om brottet är grovt.

Vidare är det inte osannolikt att utformningen av bestämmelsen skulle kunna leda till att vissa gärningar som förtjänar att bedömas som grova inte går att hänföra till sådant brott utan får bedömas enligt reglerna om enkelt sjöfylleri i 20 kap. 4 §. Man kan t.ex. tänka sig fall då gärningsmannen har haft hög eller till och med mycket hög alkoholhalt men där uppgiftens beskaffenhet inte når upp till det angivna rekvisitet "höga krav" utan hamnar strax nedanför. I sådana situationer, där alltså den uppgift som gärningsmannen har utfört inte varit helt okomplicerad, kan gärningen ändå i vissa fall ha inneburit förhållandevis stor fara för andra på grund av den höga alkoholkoncentrationen. Detta kan i vart fall inte uteslutas. Med den av kommittén föreslagna regleringen skulle det dock inte vara möjligt att i ett sådant fall döma gärningsmannen för grovt sjöfylleri, eftersom uppgiftens beskaffenhet enligt förslaget skall bedömas fristående från övriga omständigheter och dessutom har erhållit en avgörande betydelse för frågan om gärningen skall kunna hänföras till sådant brott. Även om fängelse ingår i straffskalan också för normalgraden av sjöfylleri, måste en sådan konsekvens betecknas som otillfredsställande. I konsekvens härmed bör inte heller den av kommittén föreslagna förändringen av 20 kap. 5 § första stycket 3 genomföras.

6.4 Straffvärderegel i 20 kap. 4 § sjölagen

Regeringens bedömning: Någon särskild straffvärderegel bör inte införas i lagstiftningen.

Utredningens förslag: Kommittén har föreslagit att en straffvärderegel införs i 20 kap. 4 § sjölagen.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser ifrågasätter införandet av en straffvärderegel på sätt som kommittén har föreslagit. Detta gäller *Riksdagens ombudsmän, Riksåklagaren, Regionåklagarmyndigheten i Stockholm, Hovrätten för Nedre Norrland, Göteborgs tingsrätt, Härnösands tingsrätt, Straffsystemkommittén, Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet* och *Sjösportens samarbetsdelegation*. Flertalet av dessa instanser anser att tillägget är onödigt. Vissa

remissinstanser hänvisar härvid till brottsbalkens straffvärderegler. Andra hänvisar till att kommittén inte avsett att få någon ändring i sak till stånd.

Skälen för regeringens bedömning: I likhet med de flesta av remissinstanserna anser regeringen att det saknas behov av det föreslagna tillägget i bestämmelsen om sjöfylleri som inte är grovt. Brottets straffvärde bedöms med beaktande av brottsbalkens straffvärdebestämmelser utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. De krav som gärningsmannens syssla ställt på honom får redan i dag stor betydelse för straffvärdet med hänsyn till att uppgiftens beskaffenhet påverkar i vad mån sjösäkerheten åsidosatts eller satts i fara. En uttrycklig straffvärdebestämmelse som tar sikte endast på uppgiftens beskaffenhet kan också innebära att andra viktiga utgångspunkter för straffvärdet inte får samma betydelse.

7 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna ändringarna i trafikbrottslagen och de därmed sammanhängande följdändringarna i övrig trafiklagstiftning kommer att i någon mån innebära ökad arbetsbelastning för åklagarnas och domstolarnas del i form av en ökad måltillströmning. Denna bör dock inte vara större än att den kan rymmas inom ramen för den vanliga verksamheten. Kostnadsökningen kommer också att till en del kompenseras av att hanteringen av drograttfyllerimålen i många fall förenklas, vilket får betydelse också för polisväsendet. Ett större antal ärenden än i dag kommer sannolikt att kunna lagföras genom strafföreläggande. Förslagen innebär också att vittnesinställelser vid domstol inte torde behövas i samma utsträckning som tidigare. De totala kostnadseffekterna är inte lätta att uppskatta men sammantaget torde de inte leda till några större kostnadsökningar. De ökningarna som kan komma i fråga torde rymmas inom berörda myndigheters befintliga ramar.

Den föreslagna nya lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken kommer att leda till ökade kostnader för polisen. Rikspolisstyrelsen har beräknat kostnaden för utbildning, om hela DRE-metoden skulle genomföras, till sammanlagt 3,27 miljoner kronor. Härtill kommer kostnaderna för utrustning som pupillometer och mindre pennlampa eller dylikt. Kostnaderna för uppföljning och utvärdering har beräknats till 1 miljon kronor. Med det förslag regeringen nu lämnar blir emellertid kostnaderna lägre. Vidare torde mindre resurser behöva tas i anspråk för själva genomförandet av metoden.

Förslagen kommer i viss mån att leda till ökade kostnader för Rättsmedicinalverkets rättskemiska avdelning. Kostnaderna för blodanalyser vid misstänkta fall av drograttfylleri finansieras av verkets anslag. Under år 1997 genomfördes cirka 800 sådana analyser och efterföljande utlåtanden till en kostnad om ungefär 2 800 kr per fall. Det är emellertid inte möjligt att ange vilka ytterligare resurser som kommer att krävas, eftersom det inte går att uppskatta i vilken utsträckning antalet ärenden kommer att öka.

Regeringen bedömer emellertid att kostnadsökningen både vad avser Rättsmedicinalverket och polisväsendet ryms inom de nuvarande anslagen.

Den föreslagna ändringen i sjölagen kan också i någon mån förväntas leda till ökade kostnader för domstols- och åklagarväsendet i form av fler mål. För sjöpolisens del kan eventuellt också ökade kostnader uppstå. Kostnaderna bedöms emellertid rymmas i den normala verksamheten och inom befintliga anslag för berörda myndigheter.

8 Ikraftträdande

De nya bestämmelserna bör träda i kraft den 1 juli 1999. Inga övergångsbestämmelser är nödvändiga.

9 Författningskommentarer

9.1 Förslag till lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

1 §

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Lagen syftar till att utgöra en särreglering av vissa ögonundersökningar, som redan i dag kan företas med stöd av bestämmelserna i 28 kap. rättegångsbalken (RB). Den är inte avsedd att inskränka möjligheterna att utföra undersökningar med stöd av RB:s bestämmelser. Den nya lagen gäller för undersökningar av en persons ögon och ögonrörelser, som görs i syfte att ta reda på om denne är påverkad av narkotika eller något annat medel förutom alkohol som avses i 4 § trafikbrottslagen. Lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken är närmare behandlad i avsnitt 5.6.

2 §

Det är endast förare av motordrivet fordon eller maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg som omfattas av bestämmelserna i lagen. Det krävs att föraren kan misstänkas för brott mot nykterhetsbestämmelserna i trafikbrottslagen eller järnvägssäkerhetslagen eller annat brott på vilket fängelse kan följa, om brottet har begåtts i samband med framförandet av fordonet. En sådan misstanke kan uppstå t.ex. genom det sätt på vilket föraren framfört fordonet, hans beteende eller andra omständigheter. Ögonundersökningen får genomföras inte bara vid misstanke om trafiknykterhetsbrott, som rattfylleri, utan också när föraren kan misstänkas för andra brott som t.ex. grov vårdslöshet i trafik. Det krävs dock att brottet har begåtts i samband med framförandet av ett sådant fordon som avses i bestämmelsen.

Undersökningen får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

3 §

I paragrafen finns bestämmelser om själva undersökningen. Den får ske endast genom en okulär besiktning och kan avse undersökning av

pupillens storlek, dess ljuskänslighet och en kontroll av ofrivilliga ryckningar i ögonen. Som hjälpmedel vid undersökningen får en pupillometer, en penna eller annat liknande föremål, samt en mindre ljuskälla användas. Med hjälp av pupillometern kan pupillens storlek uppskattas. Pennan eller det liknande mindre föremålet kommer till användning vid s.k. nystagmustester, dvs. kontroll av om den undersökte har ofrivilliga ryckningar i ögonen. Den mindre ljuskällan kan användas för att kontrollera pupillens reaktion på ljus. Metoden är närmare behandlad i avsnitt 5.6.

4 §

I paragrafen anges de övriga regler som gäller för ögonundersökning. Dessa innebär att undersökningen, som skall utföras av en polisman, skall göras på ett sådant sätt att den undersökte inte blir föremål för allmän uppmärksamhet. Den skall som regel utföras i täckt fordon eller i ett avskilt rum. Den undersökte har rätt att på begäran få bevis om att undersökningen utförts. På dennes begäran skall vidare protokoll föras vid undersökningen.

Bestämmelserna i denna del överensstämmer med vad som i tillämpliga delar gäller för prov enligt lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kommer att meddela verkställighetsföreskrifter till lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

5 §

Om föraren vägrar medverka till en ögonundersökning får blodprov tas, även om förutsättningar för genomförande av kroppsbesiktning inte föreligger.

6 §

Paragrafen, som har behandlats i avsnitt 5.6., syftar till att klargöra att ögonundersökning enligt lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken inte omfattas av reglerna i 28 kap. 13 § RB.

9.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

4 §

I paragrafen, som behandlas i avsnitt 5.2. och 5.3., införs ett nytt andra stycke, som innebär en utvidgning av det straffbara området till att avse den som för motordrivet fordon eller spårvagn efter intag av narkotika som anges i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) och som under eller efter färden har ett sådant narkotiskt ämne kvar i blodet. I samma stycke införs ett undantag från totalförbudet för de förare, som intagit narkotika som avses i nämnda paragraf i narkotikastrafflagen, men där intaget skett i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. I paragrafens tredje stycke, tidigare andra stycket, har en redaktionell ändring skett. Införandet av de nya styckena har också föranlett redaktionella ändringar i förslagets fjärde och femte stycken.

Hänvisningen till 8 § narkotikastrafflagen i *andra stycket* innebär att bestämmelsen omfattar såväl illegal narkotika som legal, dvs. narkotikaklassade ämnen som ingår i läkemedel. Vissa typer av narkotika omvandlas i kroppen och bildar metaboliter, en form av nedbrytningsprodukter, som kan utgöra ett annat narkotikaklassat ämne än det som ursprungligen intagits. Bestämmelsen har därför utformats så att det narkotiska ämne som skall ha funnits i blodet under eller efter färden skall omfattas av 8 § narkotikastrafflagen men behöver inte vara identiskt med den narkotika som intagits. Andra stycket innehåller också ett undantag för den som i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares (t.ex. tandläkare) ordination intagit narkotika. Den som på grund av sjukdom eller annat tillstånd är i behov av narkotikaklassade läkemedel och som använder medlet i enlighet med läkares ordination omfattas således inte av totalförbudet. För dessa förare gäller i stället reglerna om s.k. kliniskt rattfylleri som efter den föreslagna ändringen återfinns i paragrafens tredje stycke. Med begreppet ordination avses en sakkunnig instruktion om viss behandling, i detta fall medicinering med narkotikaklassat läkemedel av viss angiven dos. Illegal åtkomst av narkotikaklassat läkemedel liksom bruk av illegal narkotika eller överdosering av egna läkemedel faller således utanför undantaget och omfattas av nollgränsen.

Föraren skall ha haft uppsåt till att narkotika intagits. Samtliga narkotikaklassade läkemedel förskrivs på särskilda receptblanketter och dess förpackningar är försedda med varningstriangel. I Läkemedelsverkets föreskrifter (LVFS 1997:12) om förteckningar över narkotika med tillägg (LVFS 1998:3) och i den årliga utgåvan av Patient-Fass finns information om vilka substanser som är narkotikaklassade.

Olovligt eget bruk av narkotika är kriminaliserat i narkotikastrafflagen. Den som för ett fordon efter ett sådant intag av narkotika skall, om övriga förutsättningar enligt denna paragraf är uppfyllda, dömas för rattfylleri. Straffet för ringa narkotikabrott bestäms ofta till dagsböter. Straffet för enkelt rattfylleri är normalt sett dagsböter.

Vid fall av ringa narkotikabrott och rattfylleri bör ansvar ådömas för båda brotten. Om fråga är om grovt rattfylleri får detta brott anses konsumera ett ringa narkotikabrott medan det bör dömas i konkurrens med narkotikabrott som inte är ringa.

4 a §

Ändringarna i 4 § föranleder redaktionella och språkliga ändringar i bestämmelsens första stycke. I paragrafen har tagits in en hänvisning till det föreslagna andra stycket i 4 §. Denna ändring är närmare kommenterad i avsnitt 5.4.

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

1 §

Ändringarna är av redaktionell karaktär och innebär endast en språklig anpassning. Någon ändring i sak är således inte avsedd. I de förarbeten som föregick lagens tillkomst (prop. 1958:80) finns uttalanden om att

varsamhet i tillämpningen är påkallad när det är fråga om andra medel än alkoholhaltiga drycker. Medel som är avsedda för vederbörandes legitima behov bör således inte tas i beslag.

9.4 Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

30 §

Förslaget innebär en anpassning till de föreslagna ändringarna i trafikbrottslagen. Beträffande det närmare innehållet i dessa ändringar, se författningskommentaren till 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen ovan samt avsnitt 5.4. och 5.5.

9.5 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

20 kap.

5 §

En gräns om 1,0 promille alkohol i blodet eller motsvarande i utandningsluften införs som en av de (fyra) särskilda omständigheter som skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt.

De grundläggande förutsättningarna för straffansvar för sjöfylleri enligt 20 kap. 4 § sjölagen gäller givetvis även om gärningsmannen har en koncentration av alkohol i blodet uppgående till eller överstigande en promille alkohol i blodet (och motsvarande värde i utandningsluften). Först om det kunnat konstaterats att gärningsmannen fört fartyget eller i övrigt haft en syssla av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då varit så påverkad att det kunnat antas att dessa åligganden inte kunnat utföras på ett betryggande sätt, kan domstolen gå vidare i sin bedömning av om sjöfylleriet varit att anse som grovt brott. Den uppmätta promillehalten (eller halten i utandningsluften) av alkohol utgör då en av omständigheterna som särskilt skall beaktas vid denna bedömning. Men domstolen skall givetvis göra en allsidig bedömning av de relevanta omständigheterna i varje enskilt fall. Såsom nämnts i det föregående är det av vikt att rättstillämpningen även fortsättningsvis är rättvis och anpassad till de särpräglade förhållanden som gäller för sjöfarten. Ändringen behandlas i avsnitt 6.1.

Kommitténs uppdrag har avsett två huvudområden. Det ena gäller grovt rattfylleri där uppdraget är inriktat på sänkt gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften, skärpta straff och ökad enhetlighet i rättstillämpningen. Det andra området gäller sjöfylleri där uppdraget avser möjligheterna att införa gränsvärden för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften även till sjöss.

Rattfylleridelen

Straffbestämmelserna i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) har främst till syfte att bekämpa de olyckor i trafiken, vilkas uppkomst har samband med att föraren varit påverkad av alkohol eller annat medel. Dessa bestämmelser utgör således ett led i trafiksäkerhetsarbetet. Straffbestämmelserna verkar dels allmänpreventivt genom att förmå människor i allmänhet att avhålla sig från trafiknykterhetsbrott, dels individualpreventivt genom att förhindra återfall hos dem som tidigare begått trafiknykterhetsbrott.

Kommittén föreslår en rad åtgärder för att nedbringa antalet trafiknykterhetsbrott och de olyckor som betingas av onykter körning. Tillsammans med de åtgärder som Trafikpolisutredningen föreslagit i sitt betänkande "Trafikpolisen mer än dubbelt bättre" (SOU 1992:81) för att göra polisens övervakning av trafiknykterheten effektivare, finns det nu goda förutsättningar för att kampen mot trafiknykterhetsbrotten skall bli framgångsrik.

Sammanfattningsvis innebär kommitténs förslag i rattfylleridelen följande.

– Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänks från 1,5 promille alkohol i blodet resp. 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft till 1,0 promille resp. 0,50 milligram per liter.

– Vid grovt rattfylleri skall normalpåföljden vara fängelse. En icke frihetsberövande påföljd skall kunna väljas endast om det föreligger särskilda skäl. Villkorlig dom skall - i likhet med vad som gällde före 1990 års ändringar i trafikbrottslagen - användas med mycket stor restriktivitet.

– Fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar skall placeras på specialanstalter och under verkställigheten av fängelsestraffet genomgå ett särskilt, intensivt, kurs- eller behandlingsprogram.

– Maximistraffet för grovt rattfylleri höjs från ett till två års fängelse. Motsvarande ändringar görs beträffande onykterhet till sjöss och trafiknykterhetsbrott som faller under järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

– Någon översyn av brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom ingår inte i kommitténs uppdrag. Dessa brott förekommer emellertid inte sällan i samband med onykterhet i trafik.

Det kan ifrågasättas om inte nämnda vållandebrott bedöms mildare än vad som kan anses rimligt. En strängare bedömning av dessa i egentlig mening grova brott skulle kunna främjas om det i lagtexten angavs vilka omständigheter som särskilt bör beaktas vid bedömningen av om ett sådant brott skall anses som grovt och om det förhållandet att brottet begåtts i trafik eller annan därmed jämförbar verksamhet under självförvållat rus angavs som en av dessa omständigheter.

Straffskalan för exempelvis grovt vållande till annans död omfattar fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Även om straffmaximum kan överskridas när fängelse ådöms som gemensamt straff för flera brott - detta är ju fallet om gärningsmannen också gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott - bör dessutom övervägas att höja straffmaximum för brotten grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom.

– Yttrande från frivårdsmyndighet bör normalt tas in i mål om ansvar för grovt rattfylleri om det inte står klart att annan påföljd än fängelse är utesluten. Även i de fall där det står klart att ett fängelsestraff skall ådömas bör yttrande emellertid inhämtas om det finns anledning anta att det föreligger omständigheter som kan ha betydelse för fängelsestraffets längd.

– Handläggare inom frivården bör utbildas i användningen av test för att diagnostisera alkohol- och drogmissbruk, exempelvis ADDIS eller MACH. Sådant test bör utgöra ett normalt inslag i den personutredning som frivårdsmyndigheten ombesörjer i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott.

– Den som dömts för ett trafiknykterhetsbrott och därvid haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft skall i dag till sin ansökan om körkortstillstånd foga ett särskilt utlåtande som styrker att kravet på ett nyktert levnadssätt i körkortslagens (1977:477) mening är uppfyllt. Detta krav utvidgas till att omfatta alla förare som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri.

– Återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott skall få underlåtas endast om synnerliga skäl föreligger och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Bestämmelsen om att varning skall meddelas vid alkoholkoncentrationer under 0,5 promille i blodet eller motsvarande, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd, bör enligt kommitténs mening avskaffas.

Gränsvärdet för grovt brott

Det nuvarande övre gränsvärdet - 1,5 promille alkohol i blodet eller 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft - framstår som alltför högt från

trafiksäkerhetssynpunkt. Redan vid betydligt lägre alkoholkoncentrationer inträder en signifikant försämring av körförmågan. Det är också så att gränsen mellan "normal" alkoholkonsumtion och sådana alkoholvanor som tyder på alkoholproblem eller alkoholberoende går betydligt lägre än vid 1,5 promille eller motsvarande alkoholkoncentration i utandningsluften. Kommittén har därför funnit att gränsvärdet bör sänkas.

När det sedan gäller att bestämma vilket gränsvärde som bör leda till att ett rattfylleribrott regelmässigt skall bedömas som grovt har kommittén stannat för att föreslå 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft. Avgörande för detta val har varit trafikfaresynpunkter samt att redan alkoholhalter på denna nivå indicerar alkoholproblem. De möjligheter till behandling och andra former av stöd- och hjälpåtgärder som det straffrättsliga påföljdssystemet erbjuder - såväl inom anstaltsvården som inom frivården - har därför ansetts böra kunna komma till användning redan här.

Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott verkar som tidigare sagts dels allmänpreventivt, dels individualpreventivt.

Efter 1990 års ändringar i trafikbrottslagen har användningen av fängelsestraff minskat väsentligt samtidigt som användningen av villkorlig dom har ökat markant. Vad gäller de tingsrättsdomar där grovt rattfylleri utgjort huvudbrott har andelen fängelsestraff minskat från 72 procent år 1989 till 47 procent andra halvåret 1991 medan andelen villkorliga domar har ökat från 5 procent till 23 procent under samma tid. Denna utveckling är oroande både ur allmänpreventiv och individualpreventiv synvinkel.

Dagens påföljdspraxis ter sig alltför mild från allmänpreventiv synpunkt. Onyktra förare utgör en stor trafiksäkerhetstara och varje år dödas eller skadas enligt den officiella statistiken mellan 1 500 och 2 000 personer i trafikolyckor där minst en av förarna misstänks ha varit alkoholpåverkad. Det verkliga antalet torde vara betydligt större. Det finns därför all anledning att se strängt på denna typ av brott. Förändrade dryckesvanor och det europeiska integrationsarbetet kan för övrigt leda till att den totala alkoholkonsumtionen i landet ökar, vilket gör det ännu mer angeläget att betona att trafik och alkohol inte hör ihop. Enligt Trafiksäkerhetsverkets bedömningar finns det i dag dessutom en oroande tendens till ökad onykter körning bland yngre män.

Dagens påföljdspraxis är olycklig även från individualpreventiv synpunkt. Personer som begår trafiknykterhetsbrott har nämligen i stor utsträckning alkoholproblem och risken för återfall är stor bland dessa personer. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det därför angeläget att söka komma till rätta med eventuella alkoholproblem och hindra återfall hos detta klientel. Detta kan ske inom såväl anstaltsvården som frivården.

Som framgått ovan är det kommitténs uppfattning att normalpåföljden för grovt rattfylleri skall vara fängelse. För att en icke frihetsberövande påföljd skall kunna tillämpas vid grovt rattfylleri bör krävas att särskilda skäl talar för det. Villkorlig dom skall - liksom före 1990 års reform - tillämpas endast i klara undantagsfall.

De riktlinjer för påföljdsvalet som kommittén förordar innebär en skärpning jämfört med det synsätt som kom till uttryck i förarbetena till 1990 års ändringar i trafikbrottslagen. Grovt rattfylleri ansågs då endast i vissa fall vara så kvalificerat att man kunde hänvisa till brottets art som skäl för fängelse.

Specialanstalter för trafiknykterhetsbrottslingar

Effektiva insatser mot trafiknykterhetsbrotten förutsätter att anstaltsvistelsen ges ett mera meningsfullt och verksamt innehåll än i dag och att de möjligheter som finns att - genom behandling och andra åtgärder - motverka fortsatt brottslighet tas till vara även inom anstaltsvården.

Kommittén föreslår därför att specialanstalter inrättas för sådana trafiknykterhetsbrottslingar som kan beräknas vistas på anstalt i högst omkring tre månader och som har ett trafiknykterhetsbrott som huvudbrott i den aktuella domen. Under verkställighetstiden skall dessa klienter genomgå ett intensivt påverkansprogram.

Att en person gjort sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott kan naturligtvis inte automatiskt tas till intäkt för att han har alkoholproblem, även om så ofta är fallet. Det föreslagna påverkansprogrammet bedöms emellertid ha mycket att ge även sådana intagna som inte har alkoholproblem och det kan anpassas särskilt till denna grupp.

Fördelarna med de föreslagna specialanstalterna är flera. Genom att samla den aktuella klientgruppen på särskilda anstalter kan verksamheten drivas rationellt och kan klientunderlaget bli tillräckligt stort för att möjliggöra en viss differentiering av verksamheten beroende på verkställighetstidens längd, graden av den intagnes eventuella alkoholproblem och andra faktorer. Vidare tillåter en sådan ordning att verksamheten - aktiv påverkan i alkoholfrågan - genomsyrar fängelsevistelsen.

Strävan bör vara att även sådana fängelsedomda trafiknykterhetsbrottslingar som inte lämpligen kan placeras på de föreslagna specialanstalterna skall bli föremål för påverkansprogram inom ramen för det traditionella anstaltssystemet.

Höjt straffmaximum för grovt rattfylleri m.m.

Grovt rattfylleri är ett brott som innebär fara för människors liv och hälsa. Förarens agerande framstår som särskilt allvarligt därför att han medvetet valt att utsätta andra trafikanter för de risker hans alkoholpåverkan innebär i trafiken. Man måste därför se strängt på dessa brott. För de svåraste fallen av grovt rattfylleri bör det finnas möjlighet för domstolarna att utdöma långvariga fängelsestraff. Det nuvarande maximistraffet, fängelse ett år, anser kommittén vara för lågt och föreslår därför att maximistraffet höjs till två års fängelse.

Genom en sådan höjning av straffmaximum kommer grovt rattfylleri att få samma maximistraff som exempelvis brottet framkallande av fara för annan.

Kommittén föreslår vidare att brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom - som inte sällan förekommer i

Särskild personutredning i mål om ansvar för grovt rattfylleri

Att domstolen har tillgång till en god personutredning är av vikt inte endast för påföljdsbestämningen i det enskilda fallet utan även för enhetligheten i rättstillämpningen. Kommittén anser att yttrande från frivårdsmyndighet normalt bör inforas i mål om ansvar för grovt rattfylleri om inte annan påföljd än fängelse är utesluten. Även i fall där det står klart att ett fängelsestraff skall ådömas bör yttrande emellertid inhämtas om det finns anledning anta att det föreligger sådana omständigheter som kan få betydelse för fängelsestraffets längd.

För att öka kvaliteten på personutredningarna och underlätta motivationsarbetet pekar kommittén på olika test för att diagnostisera missbruk och beroende såsom det s.k. ADDIS-testet och MACH-testet, och föreslår att frivårdens personal skall få utbildning i att använda sig av något av dessa eller liknande test. Sådana test bör normalt ingå som en del av den personutredning frivårdsmyndigheten ombesörjer när rätten begärt myndighetens yttrande i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott.

Inte minst mot bakgrund av reglerna om utvidgad lämplighetsprövning vid ansökan om körkortstillstånd (se nedan) bör den misstänkte redan i samband med personutredningen ha ett betydande intresse av att hans alkoholproblem utreds och att han får hjälp och stöd för att komma till rätta med dessa.

Omfattningen av den utvidgade lämplighetsprövningen

Den s.k. utvidgade lämplighetsprövningen, som infördes år 1991, omfattar i dag den som dömts för ett trafiknykterhetsbrott och som därvid haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft.

Erfarenheterna av den utvidgade lämplighetsprövningen och av annan liknande verksamhet som pågått under längre tid är goda.

Alkoholkoncentrationen vid provtagningstillfället står inte i någon given relation till en persons alkoholvanor. Trafiknykterhetsbrott utgör dock ofta ett tidigt tecken på att alkoholbruket inte är kontrollerat och det är väl känt att en stor del av de trafiknykterhetsbrottslingar som vid provtagningstillfället har under 1,5 eller 1,0 promille i många fall har alkoholproblem. Från körkortssynpunkt anser kommittén därför att det finns anledning att behandla alla förare som dömts för trafiknykterhetsbrott på samma sätt.

Visserligen torde andelen förare med alkoholproblem vara lägre vid låga alkoholhalter än vid de riktigt höga. Trafiknykterhetsbrott utgör emellertid, enligt kommitténs mening, ett så starkt tecken på olämplighet från nykterhetssynpunkt att det är motiverat att låta alla förare som dömts för trafiknykterhetsbrott underkastas den utvidgade lämplighetsprövningen vid ansökan om körkortstillstånd.

Den utvidgade lämplighetsprövningen föreslås således omfatta alla förare som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri; alltså även förare

beträffande vilka det saknas bevisning om alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften och förare som varit påverkade av annat medel än alkohol.

Prop. 1998/99:43
Bilaga 1

Återkallelse av körkort på grund av trafiknykterhetsbrott

Även de trafiknykterhetsbrottslingar som vid provtagningstillfället har relativt sett låga alkoholhalter utgör en fara i trafiken och även dessa förare har ofta alkoholproblem.

Enligt kommitténs mening saknas därför anledning att från körkorts-synpunkt särbehandla förare vars alkoholkoncentration understigit 0,5 promille eller motsvarande.

Bestämmelsen om att återkallelse skall underlåtas vid förhållandevis låga alkoholhalter, om varning av särskilda skäl får anses vara en tillräcklig åtgärd, bör därför utgå. För att varning skall få träda i stället för återkallelse vid trafiknykterhetsbrott bör alltid krävas att det föreligger synnerliga skäl och att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Sjöfylleridelen

Sammanfattningsvis innebär kommitténs förslag i sjöfylleridelen följande.

– Kommittén har prövat men underkänt tanken att med ett *nedre* gränsvärde för alkoholhalten i gärningsmannens blod eller utandningsluft bestämma vad som skall straffas som *enkelt* sjöfylleri; straffbarheten får som hittills prövas genom s.k. klinisk bedömning.

– Det har däremot ansetts både möjligt och lämpligt att genom ett *övre* gränsvärde bestämma vad som skall straffas som *grovt* sjöfylleri; detta gränsvärde skall vara detsamma som för grovt rattfylleri. Men för att brottet alls skall anses vara grovt måste det begås i en syssla som efter omständigheterna ställde höga krav på gärningsmannen.

– Det förutsätts att det nedre gränsvärdet för straffbar alkoholpåverkan i vägtrafiken - 0,2 promille eller motsvarande värde i utandningsluften - kommer att få inflytande på den maritima straffrättskipningen.

Gränsvärdet för grovt brott

Gränsvärdet för alkoholkoncentrationen - 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft - införs bland de omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om ett sjöfylleri är grovt. En så hög alkoholhalt indicerar avsevärd påverkan hos envar.

Enligt kommitténs förslag skall vid bedömningen av om ett sådant brott är grovt i första hand beaktas den uppgift gärningsmannen haft att fullgöra och de krav uppgiftens beskaffenhet efter omständigheterna ställt på gärningsmannen.

De uppgifter som utförs ombord på fartyg kan vara av många olika slag och ställa olika höga krav. Ansvarsfulla uppgifter som är komplicerade och kräver koncentration och snabb reaktionsförmåga ställer naturligtvis högre krav på nykterhet än enkla uppgifter som kan utföras mer eller mindre mekaniskt. Hur höga krav en uppgift ställer på utövaren varierar också med hänsyn till exempelvis fartygstyp, väderlek, farvatten, trafikintensitet och den last som fartyget transporterar. Hårt väder och svårnavigerade vatten kan medföra att annars tämligen enkla uppgifter blir krävande och transport av farlig last ställer större krav på precision, omdöme och reaktionssnabbhet än transport av annan last. Huruvida uppgifter i det enskilda fallet ställt höga krav på gärningsmannen måste beaktas innan man går in på de andra i bestämmelsen nämnda omständigheterna som särskilt skall beaktas.

Har de aktuella uppgifterna efter omständigheterna ställt höga krav på gärningsmannen skall särskilt beaktas vissa andra omständigheter. Förutom en alkoholhalt som uppgått till 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft nämns i kommitténs förslag annan avsevärd påverkan av alkohol eller annat medel samt påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Avsevärd påverkan kan, med hänsyn till de individuella variationer som finns vad gäller den påverkan en viss alkoholkoncentration leder till, i vissa fall föreligga även vid lägre alkoholkoncentrationer än 1,0 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften.

Lagens budskap blir således: *För grovt sjöfylleri blir Du dömd på samma bevis som fäller rattfylleristen.*

Den nedre straffbarhetsgränsen

Kommittén har inte ansett sig böra föreslå införandet av något nedre gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften. Det antas att den nedre straffbarhetsgränsen för alkoholpåverkan i vägtrafiken - 0,2 promille alkohol i blodet eller motsvarande alkoholhalt i utandningsluften - kommer att inverka på den maritima straffrättskipningen. Det är nämligen uppenbart att framförande av fartyg i många fall ställer minst lika höga krav på omdöme och precision som framförande av motorfordon i vägtrafiken.

Det som är straffbar påverkan i vägtrafik bör vara det även i snarlika fall till sjöss; låt vara att bevisföring som inskränkts till utredning om alkoholhalt i blod eller utandningsluft kräver säkerhetsmarginal. De fall kommittén här i första hand haft för ögonen är exempelvis de där den tilltalade fört snabbgående motorbåt i livligt trafikerade vatten; likheten med vägtrafik är då, liksom i vissa andra fall, slående. Även utan så tydlig parallell till förhållandena inom vägtrafiken kan både uppgiften ombord och yttre omständigheter ställa så höga krav på den tilltalade att alkoholhalter i närheten av det nedre gränsvärdet för rattfylleri bör tydas så att toleranströskeln överskridits.

Det lätt förenklade budskap kommittén vill förmedla blir här detta: *För sjöfylleri kan Du komma att dömas på samma bevis som fäller rattfylleristen.*

Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Härigenom föreskrivs att 325 och 325 a §§ sjölagen (1891:35 s. 1) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

*Föreslagen lydelse*325 §¹

Den som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. *Straffvärdet bedöms med utgångspunkt i de krav som uppgiftens beskaffenhet efter omständigheterna ställt på gärningsmannen.*

325 a §²

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall *särskilt* beaktas om

1. *gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,*

2. *den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller*

3. *framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.*

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall *främst* beaktas om *uppgiftens beskaffenhet efter omständigheterna ställt höga krav på gärningsmannen. I sådant fall skall därefter särskilt beaktas om gärningsmannen*

1. *har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft eller 1,0 promille i hans blod,*

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

3. *fullgjort uppgiften på ett sätt*

¹ Senaste lydelse 1991:668.

² Senaste lydelse 1991:668.

som medfört påtaglig fara för Prop. 1998/99:43
säkerheten till sjöss. Bilaga 2

Denna lag träder i kraft den

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av följande instanser:

Riksdagens ombudsmän, Riksåklagaren (RÅ), Rikspolisstyrelsen (RPS), Kriminalvårdsstyrelsen (KVS), Domstolsverket (DV), Hovrätten för Nedre Norrland, Göteborgs tingsrätt, Härnösands tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Stockholms län, Brottsförebyggande rådet (BRÅ), Fängelseutredningen (Ju 1992:06), Straffsystemkommittén (Ju 1992:07), Kustbevakningen, Socialstyrelsen, Statens järnvägar (SJ), Sjöfartsverket, Sjösäkerhetsrådet, Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet, Länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svensk trafikmedicinsk Förening, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Centralorganisationen SACO/SR, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareförbundet (SAF), Svenska maskinbefälsförbundet, Föreningen Sveriges polischefer, Motormännens riksförbund (MRF), Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF), Järnvägsanställdas Helnykterhetsförbund, IOGT-NTO-rörelsen, Föreningen för Minnesotamodellen i Sverige, Föreningen Kampen mot rattfylleriet Angår Mig (KRAM), Provita AB.

Remissinstanser som ej svarat: Statens rättskemiska laboratorium, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska sjöfolksförbundet, Föreningen Sveriges åklagare, Kungliga Automobilklubben (KAK), Riksorganisationen mot brott i samhället, LP-stiftelsen.

Yttranden har dessutom inkommit från följande instanser: Sveriges redareförening, Frälsningsarméns behandlingshem, Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor, Länsstyrelsen i Skaraborgs län, Nykterhetsrörelsens Landsförbund, Föreningen Skyddsvärnet, Norrköpings kommun, Föreningen Sveriges Frivårdstjänstemän, Rättsmedicinalverket, Skyddsvärnet i Göteborg, Norrköpings kommun, Svenska Fångvårdssällskapet, Karolinska Institutet, Institutionen för klinisk alkohol- och narkotikaforskning, Föreningen Skyddsvärnet i Stockholm, Svenska Skyddsförbundet, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, Lennart Fogel, Rikspolisstyrelsen gm Bertil Fredriksson PM angående beslag av fordon, Uppdrag till Brottsförebyggande rådet att utvärdera 1991 års ändringar om bestämmelserna i sjölagen (1891:35 s.1) om onykterhet till sjöss.

Uppdraget

Vi har haft i uppdrag att närmare analysera vilka problem som är förknippade med den nuvarande regleringen av drograttfylleri, dvs. rattfylleribrott på grund av påverkan från annat medel än alkohol, och att lämna förslag till sådana författningsändringar som skapar förutsättningar för effektivare ingripanden mot drogpåverkade förare. Vid utarbetandet av förslagen skall vad som anförts i justitieutskottets betänkande 1994/95:JuU24 beaktas. Enligt våra direktiv skall syftet med reformen vara att förbättra möjligheterna att upprätthålla trafiksäkerheten och en tillräcklig kontroll över trafikanternas körförmåga.

Bakgrund

Brotten rattfylleri och grovt rattfylleri regleras i 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Dessa straffbestämmelser gäller för både alkohol och samtliga andra medel som kan påverka förmågan att framföra ett fordon på betryggande sätt.

Straffskalan för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. För grovt rattfylleri är påföljden fängelse i högst två år. Straffskalan är densamma oavsett om påverkan beror på alkoholförtäring eller intag av annat medel.

För rattfylleri på grund av alkoholförtäring gäller vissa fastställda gränsvärden, de s.k. promillereglerna. En alkoholhalt i blodet om 0,2 promille eller en motsvarande koncentration i utandningsluften utgör den nedre gränsen för straffbarhet. Uppmätts denna alkoholkoncentration hos en förare och övriga förutsättningar för straffansvar föreligger döms han för rattfylleri. Någon bevisning i fråga om förarens påverkansgrad krävs således inte. På motsvarande sätt bedöms brottet som grovt om alkoholkoncentrationen uppgår till minst 1,0 promille i blodet eller motsvarande halt i utandningsluften.

När det gäller rattfylleribrott på grund av påverkan av andra medel än alkohol saknas gränsvärden. I stället tillämpas regeln i 4 § andra stycket trafikbrottslagen om s.k. kliniskt rattfylleri, som innebär att en förare gör sig skyldig till rattfylleri om han är "så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet". I praktiken har denna reglering kommit att tillämpas så att straffansvar kommer i fråga först då effekterna av den drog som intagits är så starka att påverkan synbarligen kunnat iaktas, antingen på det sätt varpå fordonet har framförts eller genom förarens beteende i övrigt. Bestämmelsen om kliniskt rattfylleri är givetvis tillämplig även vid alkoholpåverkan. Den används emellertid i praktiken mycket sällan, huvudsakligen i fall då alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften inte har kunnat fastställas. Vid bedömningen av om brottet skall rubriceras som grovt rattfylleri anges i 4 a § trafikbrottslagen att det särskilt skall beaktas om föraren varit

avsevärt påverkad eller om framförandet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Med begreppet annat medel avses som ovan nämnts samtliga medel som kan påverka förmågan att framföra ett fordon på betryggande sätt. Någon lista som upptar de förbjudna medlen finns således inte. I kapitel 3, som bl.a. innehåller olika definitioner, ges en redogörelse för de vanligast förekommande substanser som omfattas av begreppet. Det skall observeras att det inte är fråga om någon fullständig uppräknings utan endast en exemplifiering.

De analysmetoder som används för att påvisa drogförekomst beskrivs i kapitel 4. Påvisandet sker huvudsakligen genom analys av blod eller urin. Mellan dessa båda metoder föreligger en betydelsefull skillnad. För att en drog skall kunna utöva någon påverkan på de psykomotoriska funktionerna och därmed förmågan att föra ett fordon på ett trafiksäkert sätt måste den befinna sig i blodet. När drogen har lämnat blodloppet och utsöndrats i urinen har den passerat de delar av kroppen där den kan utöva sådan påverkan. Ett påvisande i urin kan därför i princip visa endast att ett brukande har skett.

För att en åtgärd som innebär kroppsbesiktning skall få genomföras enligt reglerna i rättegångsbalken krävs att det föreligger skälig misstanke om ett brott som kan föranleda fängelse. Alkoholutandningsprov är en sådan åtgärd men genom en särskild lag, lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, har polisen givits rätt att rutinemässigt och alltså utan misstanke genomföra sådana prov. Dessa regler behandlas i kapitel 5. Där redogörs även för Rikspolisstyrelsens delredovisning av uppdraget som styrelsen har fått av regeringen att utveckla metoder för kontroll och upptäckt av andra droger än alkohol i trafiken. Den metod som Rikspolisstyrelsen har angett som den enda möjliga kallas DRE-metoden (Drug Recognition Expert Test) och har utvecklats i USA. Metoden är uppdelad i olika steg och bygger på att vissa symtom kan observeras hos dem som är påverkade av olika droger. Rikspolisstyrelsens förslag går i huvudsak ut på att en polisman utan föregående misstanke skall ha rätt att genomföra vissa undersökningar av en förarens ögon. Tyder resultatet av dessa ögonundersökningar på att föraren är påverkad föreligger skälig misstanke om drograttfylleribrott och förutsättningarna för blod- och urinprovstagning är därmed uppfyllda. DRE-metoden innehåller också ett flertal undersökningsmoment som, enligt Rikspolisstyrelsens förslag, en polisman med särskild utbildning skall få genomföra sedan graden av skälig misstanke har uppnåtts. Kapitlet innehåller vidare en redovisning av vad som gäller beträffande den läkarundersökning, den s.k. kliniska undersökningen, som syftar till att fastställa om den misstänkte är alkohol- eller drogpåverkad. Denna undersökning genomförs numera i princip endast vid misstänkt drograttfylleribrott.

Kapitel 6 innehåller en kortfattad redogörelse för olika studier och vissa forskningsresultat som finns beträffande droger och trafiksäkerhet.

Hur drograttfylleribrott har reglerats i vissa andra länder, med huvudsaklig inriktning på vad som gäller i Norden, finns redovisat i kapitel 7.

Allmänna utgångspunkter och överväganden

Främst med beaktande av de tillämpningsproblem som föreligger i bevishänseende med den nuvarande regleringen anser vi att det föreligger ett klart behov av att reformera lagstiftningen angående drograttfylleri. För våra förslag har vi haft bl.a. följande allmänna utgångspunkter. Den reglering som vi föreslår skall vara utformad så att den främjar trafiksäkerheten och förmedlar det pedagogiska budskapet att droger som innebär en fara i trafikhänseende inte skall få förekomma i trafiken. Vidare bör regleringen följa allmänna straffrättsliga principer, vilket bl.a. innebär att endast gärningar som från trafiksäkerhetssynpunkt är till sin natur skadliga eller farliga för enskilda eller samhället bör omfattas av straffansvar. Regleringen bör vidare vara utformad så att brottet kan indelas i ett lindrigare och ett grövre brott så att brottets straffvärde kan avspeglade sig i straffskalan. Om inte en absolut nollgräns bedöms vara den mest lämpliga lösningen för vissa eller samtliga droger, bör en föreslagen reglering innebära att samma påverkansnivå som är straffbar vid rattfylleri på grund av alkoholpåverkan också är straffbar vid sådant brott på grund av drogpåverkan. Det är också önskvärt av trafiksäkerhetsskäl att regleringen om möjligt träffar samtliga droger som omfattas av begreppet annat medel eftersom det framstår som egalt varifrån den trafikfarliga påverkan kommer. Vi anser det också väsentligt att söka föreslå en reglering som innebär en förenkling av hanteringen av drograttfylleriärenden utan att rättssäkerheten för den skall försämrats.

Gränsvärden

Vi har inledningsvis övervägt om det är möjligt att för drogernas del införa någon form av gränsvärden motsvarande de promilleregler som gäller för alkohol. En sådan reglering skulle medföra flera fördelar. Bl.a. skulle bevisvårigheterna i mål om drograttfylleri minska och trafiknykterhetslagstiftningen skulle bli densamma för alkohol och droger. Emellertid har vetenskapen ännu inte kommit så långt att det finns tillräckligt underlag för att säga att en viss påvisad koncentration i blodet är kopplad till en viss påverkansgrad. Beträffande en del droger torde ett sådant samband vara mycket svårt att fastställa på grund av deras komplicerade metabolism (omvandling). Vissa droger kan vidare för närvarande påvisas endast i urin vilket innebär att någon egentlig koppling till påverkansgrad inte kan göras. Ytterligare en komplikation är det stora antal gränsvärden det skulle bli fråga om eftersom varje drog som omfattas av regleringen måste åsättas åtminstone ett nedre gränsvärde. En annan nackdel med gränsvärden såvitt gäller narkotiska preparat är att ett olovligt brukande av dessa är straffbart enligt narkotikastrafflagen (1968:64) varför det framstår som olämpligt med en reglering som tillåter framförande av motorfordon med en viss mängd narkotika i kroppen. Med beaktande av bl.a. dessa omständigheter anser vi att det för närvarande inte är möjligt att införa en reglering med gränsvärden.

Vi har vidare övervägt möjligheten att införa en absolut nollgräns för samtliga droger i trafiken. Om en sådan totalförbudsregel skall införas bör den utformas som ett förbud att föra ett motordrivet fordon med någon som helst trafikfarlig substans i blodet. För att det skall vara lämpligt att införa en generell nollgräns krävs enligt vår mening klart belägg för att en sådan gräns har en sådan effekt på trafiksäkerheten att en straffrättslig reglering kan motiveras. I avsaknad av forskningsresultat skulle man kunna hävda att redan varje förekomst av en trafikfarlig substans kan medföra en påverkan som sätter ned körförmågan och därmed utgöra en sådan abstrakt fara att ett straffbeläggande bör ske. Vi ställer oss emellertid tveksamma till att straffbelägga ett handlande som inte med i vart fall en viss säkerhet kan sägas utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

För införandet av en nollgräns talar vidare den pedagogiska effekten en sådan reglering skulle kunna innebära. Vi menar dock att det krävs starka skäl för att grunda en strafflagstiftning enbart på sådana indirekta principer. Ett annat skäl som talar för en nollgräns är att flera av de bevisvärigheter som i dag föreligger i mål om drograttfylleri troligen skulle försvinna med en sådan ordning.

Emellertid torde andra tillämpningsproblem uppstå t.ex. vad gäller att bevisa uppsåt hos föraren. Det skulle också kunna verka stötande på det allmänna rättsmedvetandet om människor med olika sjukdomar som kräver behandling med läkemedel får sin rörelsefrihet begränsad trots att de inte bedöms utgöra någon trafikfara. Att motverka dessa oönskade effekter genom att införa någon form av ansvarsfrihetsregel för ringa fall anser vi inte vara lämpligt eftersom bedömningen av vad som utgör ringa brott skulle kunna leda till olikheter i rättstillämpningen. Ytterligare skäl mot att införa en nollgräns är att efterlevnaden av lagstiftningen inte effektivt kan kontrolleras och att en sådan reglering skulle avvika från vad som gäller vid rattfylleribrott på grund av alkoholpåverkan.

Eftersom vi således anser det olämpligt att införa en absolut nollgräns för samtliga droger som omfattas av begreppet annat medel har vi övervägt möjligheten att låta en nollgräns gälla endast för en viss grupp av droger. En avgränsning som man eventuellt skulle kunna tänka sig är att begränsa totalförbudet till narkotika, dvs. de preparat som upptas i Läkemedelsverkets föreskrifter (1990:47) om förteckningar över narkotika. Dock hör till denna grupp också narkotika som används som läkemedel. På grund härav kan samma överväganden som gjorts ovan göras även beträffande dessa medel, varför en sådan avgränsning inte kan bedömas som lämplig.

Bör då en avgränsning ske till den s.k. illegala narkotikan (Läkemedelsverkets förteckning I samt amfetamin och kokain), för vilken delvis andra överväganden kan göras? Mot en sådan avgränsning talar bl.a. att personer som olovligen brukar narkotika inte sällan intar narkotikan i form av medicin, egen eller annans, vilken inte skulle komma att omfattas av en sådan regel. Härtill kommer att de överväganden som gjorts ovan om t.ex. otillräckligt forskningsunderlag och bristande kontrollmöjligheter för lagens efterlevnad äger giltighet även beträffande en reglering som begränsar sig till den illegala

narkotikan. Vi menar därför att inte heller en sådan avgränsning är lämplig.

Prop. 1998/99:43
Bilaga 4

Ändring av det s.k. kliniska rattfylleriet

Vi har slutligen övervägt möjligheten att uppfylla reformens syfte, nämligen att förbättra möjligheterna att upprätthålla trafiksäkerheten och en tillräcklig kontroll över trafikanternas körförmåga, genom en ändring av bestämmelsen om det kliniska rattfylleriet. En sådan lösning anser vi har flera fördelar. Ett av de viktigaste skälen är att det blir möjligt att anknyta straffbarheten till en påverkan som kan motiveras från trafiksäkerhetssynpunkt. Att bestämma straffbarheten på detta sätt innebär också att regleringen stämmer överens med vad som gäller för rattfylleri på grund av alkoholpåverkan.

När bör då straffansvar inträda? Man kan urskilja två typsituationer. Det ena fallet är då det framgår redan av en persons beteende vid körningen eller i anslutning till denna att han är påverkad. Vi anser att detta bör vara tillräckligt för straffansvar och att rekvisitet "kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet" bör utgå. Den som har intagit droger i en sådan mängd att han uppfattas som påverkad bör nämligen av trafiksäkerhetsskäl inte straffritt få framföra ett fordon. Den andra typsituationen är den då föraren, med hänsyn till arten och mängden av den eller de droger som påvisas vid analys av hans blod typiskt sett kan antas vara påverkad. Detta överensstämmer med vad som gäller för rattfylleri på grund av alkoholförtäring, där promillereglererna bygger på att viss alkoholkoncentration typiskt sett innebär påverkan. Även i dessa fall framstår det som högst motiverat att straffbelägga framförandet av ett motordrivet fordon.

Att utforma regleringen på detta sätt innebär flera fördelar. Dagens bevisvärigheter torde minska och möjlighet ges till en önskvärd nyansering vid straffvärdebedömningen. Vidare kan regleringen omfatta samtliga trafikfarliga medel och lagens efterlevnad blir möjlig att kontrollera.

Den ordning som vi föreslår kommer att kräva att Rättsmedicinalverket avger, förutom analysbevis, ett utlåtande om huruvida en viss påvisad drogförekomst med hänsyn till arten och mängden av den eller de påvisade drogerna typiskt sett kan antas ha medfört en påverkan. Rättsmedicinalverket torde även i sina utlåtanden i många fall kunna ange vilken grad - hög, måttlig eller låg - av påverkan som kan antas ha förelegat. När det är fråga om illegal narkotika, som ju intas i syfte att nå en påverkan, torde utlåtandet ofta komma att utmynna i slutsatsen att drogen typiskt sett kan antas ha medfört en påverkan. Denna slutsats torde också bli vanlig i de fall det är fråga om överdosering av legalt förskrivna läkemedel. Mindre ofta torde en sådan slutsats kunna dras när det är fråga om trafikfarliga läkemedel som påvisas i terapeutisk dos. Vi vill i detta sammanhang starkt betona det ansvar som behandlande läkare och apotekspersonal har för att patienter får en adekvat och fullständig information om effekterna av förskrivna läkemedel och faran med överdosering och överanvändning.

Med våra förslag torde Rättsmedicinalverkets utlåtanden bli det viktigaste bevismedlet i mål om drograttfylleri. Även i fall när utlåtandet inte mynnar ut i att föraren typiskt sett kan antas ha varit påverkad av den påvisade drogförekomsten kan utlåtandet liksom analysbeskedet ha betydelse som bevis. Också annan bevisning, t.ex. vittnesbevisning, kommer givetvis att vara av stort värde även i framtiden.

Den ändring av det kliniska rattfylleriet som vi föreslår för drogernas del kommer att gälla även för det mycket begränsade antalet fall av rattfylleri på grund av alkoholpåverkan där bestämmelsen kommer till användning.

Vi anser inte att det finns skäl att ändra den nuvarande bestämmelsen att påverkan skall ha varit avsevärd för att brottet skall bedömas som grovt. När det gäller frågan om ett kombinerat intag av alkohol och droger skall vara en omständighet som särskilt skall beaktas vid bedömningen av brottets svårhet kan man konstatera att det inte går att göra några generella uttalanden om att ett sådant kombinerat intag alltid leder till en förstärkt påverkan och därmed en ökad trafiksäkerhetsrisk. I de fall som det är fråga om förstärkningseffekter bör Rättsmedicinalverket ange detta i sitt utlåtande och påverkan torde då ofta bedömas som avsevärd, i vart fall när den uppmätta alkoholhalten inte betydligt understiger gränsen för grovt brott. Även i fall när det är fråga om en kombination av olika droger bör utlåtandet ange om och i vilken mån de påvisade drogerna förstärker varandra.

Utvidgade upptäckts- och kontrollmöjligheter för polisen m.m.

För att den ändring av regleringen av drograttfylleribrottet som vi har föreslagit skall kunna leda till ett mer effektivt ingripande mot drogpåverkade förare krävs även att polisen har tillräckliga möjligheter för upptäckt och kontroll. Det skulle enligt vår mening vara önskvärt med en teknisk metod som snabbt och smidigt kunde ge besked om föraren var drogpåverkad på samma sätt som kan ske beträffande alkohol. Då någon sådan metod ännu inte finns att tillgå utgår vi från vad Rikspolisstyrelsen har anfört i sin ovan nämnda delredovisning, nämligen att DRE-metoden i dag är den enda framkomliga vägen att lösa problemen.

Vi föreslår därför ändringar i lagen om alkoholutandningsprov som innebär att den inledande delen av DRE-metoden, dvs. ögonundersökningen, får genomföras rutinmässigt på samma sätt som gäller vid alkoholutandningsprov. De invändningar som eventuellt kan resas mot en sådan ordning från integritets- och rättssäkerhetssynpunkt uppvägs enligt vår mening av den ökade trafiksäkerhet som en sådan reglering torde komma att medföra. Vi förespråkar att denna undersökning genomförs även om ett taget alkoholutandningsprov utfallit positivt.

Den fortsatta delen av DRE-metoden, som enligt Rikspolisstyrelsens förslag skall genomföras sedan skälig misstanke om drograttfylleribrott föreligger, innehåller flera moment som är så ingripande att de enligt rättegångsbalkens bestämmelser endast får utföras av en läkare. För att den delen av metoden skall kunna genomföras krävs således

författningsändringar även i rättegångsbalken. Härför krävs enligt vår mening att den delen av DRE-metoden är så betydelsefull att det kan motivera ett avsteg från kroppsbesiktningens reglerna i rättegångsbalken. Enligt vår mening är en till drogpåverkan anpassad klinisk undersökning utförd av läkare att föredra framför detta senare led av DRE-metoden. Vi kan därför inte tillstyrka ett införande av DRE-metoden i dess helhet utan förordar i stället att den kliniska undersökningen anpassas till att avse drogpåverkan och att läkarna ges en relevant utbildning för att känna igen tecken på drogpåverkan.

Körkortsfrågor

I kapitel 13 behandlas de körkortsfrågor som har närmast anknytning till bestämmelserna om straffansvar på grund av rattfylleri. Det gäller i första hand frågor om återkallelse av körkort, men även frågor om förutsättningarna för att över huvud taget erhålla körkort är av betydelse i detta sammanhang. Med beaktande av att 1994 års körkortsutredning nyligen har lämnat sitt betänkande En körkortsreform (SOU 1996:114) har vi inte funnit det meningsfullt att lägga fram utarbetade författningsförslag till ändring av den nu gällande körkortslagstiftningen. Inte heller har vi funnit skäl att göra detta avseende 1994 års körkortsutrednings förslag till författningstext. I stället gör vi vissa allmänna överväganden om personliga förutsättningar för körkortsinnehav, återkallelse, spärrtid, varning och omhändertagande av körkort samt läkarnas anmälningsskyldighet.

Annan berörd lagstiftning

Vi har också övervägt ändringar i annan trafiklagstiftning som innehåller bestämmelser om förbud mot och/eller ansvar för att utföra olika uppgifter under påverkan av alkohol och droger. Detta har gjorts främst för att se om det går att finna ett enhetligt påverkansbegrepp för trafiklagstiftningen, vilket enligt vår mening skulle vara önskvärt ur pedagogisk synvinkel. I den grundläggande bestämmelsen i vägtrafikungörelsen (1972:603) stadgas bl.a. att ett fordon inte får föras av den som på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande preparat inte kan föra fordonet på betryggande sätt. Vi föreslår här, förutom en språklig anpassning, en ändring som innebär att bestämningen av påverkansbegreppet överensstämmer med den skärpning av begreppet som vi har föreslagit i 4 § trafikbrottslagen. Motsvarande ändring föreslår vi också i den likalydande bestämmelsen i terrängtrafikungörelsen (1972:594). Vidare föreslår vi en anpassning av järnvägssäkerhetslagens (1990:1157) bestämmelser om straffansvar för förare av maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana vid påverkan av alkohol eller droger till bestämmelserna i 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen, sådana dessa utformas enligt våra förslag. Bestämmelserna i sjölagen (1994:1009) om sjöfylleri respektive grovt sjöfylleri omfattar även andra personkategorier än förare. I sjölagen saknas vidare promilleregler. Vi anser emellertid inte att det ingår i vårt uppdrag att genomföra det omfattande arbete som krävs för att kunna

göra meningsfulla överväganden om lämpligheten av ändringar i sjölagen. Detsamma gäller berörda bestämmelser i luftfartslagen (1957:297). Beträffande den lagen har regeringen dessutom nyligen beslutat direktiv enligt vilka en översyn av luftfartslagstiftningen skall ske. Slutligen föreslås en justering av vissa regler i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m., i syfte att bättre anpassa dessa regler till bl.a. trafikbrottslagens regler.

Prop. 1998/99:43
Bilaga 4

Kostnader och genomförande

De besparingar som våra förslag medför i form av en ökad trafiksäkerhet bedömer vi överstiger de ökade kostnader som våra förslag kan komma att innebära.

De föreslagna ändringarna bör kunna träda i kraft den 1 juli 1997.

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 §¹

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

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

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn *efter att ha intagit annat medel om medlet under eller efter färden förekommer i hans blod i sådan mängd att han typiskt sett kan antas vara påverkad därav eller av flera medel i förening.*

För rattfylleri enligt första stycket döms vidare den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är påverkad av alkoholhaltiga drycker, av något annat medel eller av flera medel i förening.

Första och andra styckena gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

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

4 a §²

Är ett brott som avses i 4 §

Är ett brott som avses i 4 §

¹ Senaste lydelse 1990:149.

² Senaste lydelse 1993:1463.

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

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

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

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

första–tredje stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol, *av något annat medel eller av flera medel i förening*, eller

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1997.

Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Härigenom föreskrivs att 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

30 §¹

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon *efter att ha intagit annat medel om medlet under eller efter färden förekommer i hans blod i sådan mängd att han typiskt sett kan antas vara påverkad därav eller av flera medel i förening.*

Till samma straff döms vidare den som för ett sådant fordon och då är påverkad av alkoholhaltiga drycker, av något annat medel eller av flera medel i förening.

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

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

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

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

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol, *av något annat medel eller av flera medel i förening*, eller

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

¹ Senaste lydelse 1993:1466.

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

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Prop. 1998/99:43
Bilaga 5

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1997.

Förslag till förordning om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603)

Härigenom föreskrivs att 19 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Fordon får *ej* föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning eller *påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen* eller av annat skäl *ej* kan föra fordonet på betryggande sätt.

Föreslagen lydelse

19 §

Fordon får *inte* föras av den som är *påverkad av alkoholhaltiga drycker, något annat medel eller flera medel i förening. Detsamma gäller den som* på grund av sjukdom, uttröttning eller av annat skäl *inte* kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1997.

Förslag till förordning om ändring i terrängtrafikkungörelsen (1972:594)

Härigenom föreskrivs att 37 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Fordon får *ej* föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning eller *påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen* eller av annat skäl *ej* kan föra fordonet på betryggande sätt.

Föreslagen lydelse

37 §

Fordon får *inte* föras av den som är *påverkad av alkoholhaltiga drycker, något annat medel eller flera medel i förening. Detsamma gäller den som* på grund av sjukdom, uttröttning eller av annat skäl *inte* kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1997.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

dels att lagens rubrik skall ha följande lydelse,

dels att 2 § skall ha följande lydelse,

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Lag (1976:1090) om alkoholutandningsprov m.m.

2 §¹

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket skall tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisinsgripande mot föraren sker. För *proven* får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Om den undersökte begär det skall protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket skall tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisinsgripande mot föraren sker.

För *prov enligt denna paragraf* får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde

4 §

Vad som i 1 §, 2 § första, andra och fjärde styckena och 3 § sägs om alkoholutandningsprov gäller också sådan undersökning av en persons ögon och ögonrörelser som företas i syfte att utröna om denne är påverkad av annat medel än alkohol. Sådan undersökning får utgöras endast av yttre

¹ Senaste lydelse 1993:1465.

iakttagelser av ögonens utseende och funktion. Som hjälpmedel vid undersökningen får användas pupillometer, penna eller liknande föremål samt mindre ljuskälla.

Prop. 1998/99:43
Bilaga 5

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1997.

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

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

Nuvarande lydelse

Alkoholhaltiga drycker eller *andra berusningsmedel, vilka* påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 25 a § järnvägssäkerhetslagen.

Vad som har sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda för den senare.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller *annat sådant medel som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och som* påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1997.

¹ Senaste lydelse 1994:1428.

Förteckning över remissinstanserna (SOU 1996:125)

Prop. 1998/99:43
Bilaga 6

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av följande instanser:

Riksdagens ombudsmän, Göta Hovrätt, Hovrätten för Nedre Norrland, Nacka tingsrätt, Linköpings tingsrätt, Helsingborgs tingsrätt, Alingsås tingsrätt, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Stockholms län, Länsrätten i Västmanlands län, Justitiekanslern, Domstolsverket, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Kriminalvårdsstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Socialstyrelsen, Läkeemedelsverket, Folkhälsoinstitutet, Apoteksbolaget AB, Statens järnvägar, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Riksrevisionsverket, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Läkaresällskapet, Sveriges advokatsamfund, Tjänstemännens Centralorganisation, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Landsorganisationen i Sverige, Svenska arbetsgivareföreningen, Sveriges Domareförbund, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Järnvägsanställdas Helnykterhetsförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, Försäkringsförbundet.

Remissinstanser som ej svarat: Svenska Polisförbundet, Föreningen Sveriges polischefer, Kampen mot rattfylleriet Angår Mig (KRAM)

Yttrande har dessutom inkommit från Riksförbundet narkotikafritt Samhälle (RNS)

Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om ögonundersökningar vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag avser undersökning av en persons ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om personen är påverkad av något annat medel än alkohol.

2 § En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

3 § En ögonundersökning enligt denna lag får endast omfatta yttre iakttagelser av ögonens utseende och funktion. Som hjälpmedel vid undersökningen får pupillometer, penna eller annat liknande föremål samt mindre ljuskälla användas.

4 § En ögonundersökning enligt denna lag genomförs av en polisman. Undersökningen skall göras på ett sätt som inte utsätter den som undersöks för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall undersökningen genomföras i ett täckt fordon eller inomhus i ett avskilt rum. Om den undersökte begär det skall det föras ett protokoll vid undersökningen och utfärdas ett bevis om utförd åtgärd.

5 § Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *sådan* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *hans blod* eller 0,10 milligram per liter i *hans utandningsluft* döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *så stor* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *blodet* eller 0,10 milligram per liter i *utandningsluften* döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit något preparat som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något sådant preparat kvar i blodet. Detta gäller dock inte om preparatet intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

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

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

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

Första *och andra styckena* gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första *och andra* styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller

Första, *andra och tredje* styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en

¹ Senaste lydelse 1990:149.

därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Prop. 1998/99:43
Bilaga 7

4 a §²

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *hans blod* eller 0,50 milligram per liter i *hans utandningsluft*,

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

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

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *blodet* eller 0,50 milligram per liter i *utandningsluften*,

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

² Senaste lydelse 1993:1463.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra *berusningsmedel*, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 25 a § järnvägssäkerhetslagen.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

Alkoholhaltiga drycker eller andra *medel som har trafikfarlig påverkan*, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

¹ Senaste lydelse 1994:1428.

Härigenom föreskrivs att 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

30 §¹

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *sådan* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *hans blod* eller 0,10 milligram per liter i *hans utandningsluft* döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i *så stor* mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i *blodet* eller 0,10 milligram per liter i *utandningsluften* döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha intagit något preparat som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något sådant preparat kvar i blodet. Detta gäller dock inte om preparatet intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

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

Till samma straff döms också den som för ett *maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana* och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han *eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt*. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

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

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

1. föraren har haft en alkohol-

1. föraren har haft en alkohol-

¹ Senaste lydelse 1993:1466.

koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *hans blod* eller 0,50 milligram per liter i *hans utandningsluft*,

koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i *blodet* eller 0,50 milligram per liter i *utandningsluften*,

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

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

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han *eller hon* inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 20 kap. 5 § sjölagen (1994:1009) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 kap.

5 §

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller

3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. *gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,*

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

3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller

4. framförandet av fartyget *har* inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1998-12-07

Närvarande: f.d. justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Gertrud Lennander, regeringsrådet Kjerstin Nordborg.

Enligt en lagrådsremiss den 19 november 1998 (Justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
2. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
4. lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
5. lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Maria Kelt.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Ögonundersökning är en form av kroppsbesiktning. Vissa bestämmelser om kroppsbesiktning finns i 28 kap. 13 § rättegångsbalken.

Det skulle med fog kunna göras gällande att kroppsbesiktning i form av ögonundersökning som avses i denna lag regleras fullständigt av lagen med utslutande av rättegångsbalkens bestämmelser. Tredje stycket i 28 kap. 13 § rättegångsbalken innehåller emellertid en bestämmelse om att kroppsbesiktning som enbart innebär att blodprov eller alkoholutandningsprov tas får verkställas och bevittnas av en man. Det är inkonsekvent och därmed också ägnat att ge upphov till missförstånd om alkoholutandningsprov men inte ögonundersökning enligt förevarande lag omnämns i 28 kap. 13 §. Den enklaste lösningen synes vara att ett tillägg görs till nämnda paragraf så att däri också omnämns ögonundersökning enligt förevarande lag.

Förslaget till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott

4 §

Enligt det nya andra stycket skall den dömas för rattfylleri som för ett angivet fordon efter att ha intagit något preparat som avses i 8 § narkotikastrafflagen i så stor mängd att det under eller efter färden finns något sådant preparat kvar i blodet. Det sista ledet i meningen syftar emellertid snarare på den verksamma, narkotikaklassade substansen i ett preparat än på den intagna drogen som sådan. Detta understryks också av den i författningskommentaren framhållna omständigheten att vissa

narkotiska preparat kan omvandlas i kroppen och bilda andra produkter (metaboliter) som likaledes kan vara narkotikaklassade. Lagrådet förordar därför, att orden "sådant preparat" i senare delen av meningen byts ut mot "narkotiskt ämne". Vidare föreslår Lagrådet att ordet "preparat" i stycket i övrigt byts ut mot ordet "narkotika". Andra stycket skulle då lyda: "För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination."

4 a §

Enligt förslaget kan även brott som avses i det nu föreslagna andra stycket i 4 § vara att anse som grovt. Fallet torde nästan aldrig komma att inträffa i praktiken. Vid påverkan av narkotika kan tredje stycket i 4 § bli tillämpligt och det är sedan detta brott som kan anses grovt med beaktande särskilt av om föraren varit avsevärt påverkad. Teoretiskt kan man emellertid tänka sig att någon påträffas med en mycket hög halt av narkotika i blodet utan att denna hunnit påverka körningen. Att vissa omständigheter som särskilt skall beaktas räknas upp hindrar inte att ett sådant förhållande kan medföra att brottet anses grovt. Det finns därför inte anledning att utesluta hänvisningen till andra stycket i 4 §.

Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen

30 §

Vad som anförts om 4 och 4 a §§ lagen om straff för vissa trafikbrott äger motsvarande tillämpning beträffande förevarande paragraf.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 december 1998

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Freivalds, Åsbrink, Schori, Winberg, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Östros, Messing, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén

Föredragande: Laila Freivalds

Regeringen beslutar proposition Drograttfylleri och sjöfylleri