

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Promemorians lagförslag	7
	Förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykter- hetskontrollanter i hamnar	7
3	Bakgrund	9
4	Nuvarande ordning för ingripanden mot onykterhet i trafiken	11
4.1	Straffansvar för rattfylleri och grovt rattfylleri	11
4.2	Polisens, Tullverkets och Kustbevakningens möjlig- het att ingripa mot rattfylleri	12
4.2.1	Befogenhet att inleda förundersökning och använda tvångsmedel	12
4.2.2	Alkoholutandningsprov	14
4.2.3	Ögonundersökning	15
4.3	Lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhets- kontrollanter i hamnar	15
4.3.1	Allmänt om lagen	15
4.3.2	En tidsbegränsad lag	17

5	Rikspolisstyrelsens utvärdering	19
5.1	Allmänt om utvärderingen	19
5.2	Samråd med Kustbevakningen och Tullverket.....	19
5.3	Rikspolisstyrelsens bedömning.....	20
6	Överväganden och förslag.....	21
6.1	Fortsatt giltighet av lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar.....	21
6.2	Inga materiella förändringar	23
6.3	Ny utvärdering	24
6.4	Konsekvenser	24

1 Sammanfattning

Den 1 juli 2010 trädde lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroller i hamnar i kraft. Lagen är tidsbegränsad och gäller till och med den 30 juni 2013. Försöksverksamheten innebär att särskilt förordnade personer, trafiknykterhetskontrollanter, har rätt att i hamnar ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på förare av motordrivna fordon. I memorian föreslås att lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar ska fortsätta att gälla till och med den 30 juni 2016, bl.a. av det skälet att erfarenheterna av försöksverksamheten är alltför begränsade för ett slutgiltigt ställningstagande i frågan om lagen bör permanentas eller inte.

2 Promemorians lagförslag

Förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar

Härigenom föreskrivs att lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar, som gäller till och med den 30 juni 2013, ska fortsätta att gälla till och med den 30 juni 2016.

3 Bakgrund

Den 1 juli 2010 trädde lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroller i hamnar i kraft. Lagen är tidsbegränsad och gäller till och med den 30 juni 2013.

Lagen innebär i korthet att särskilt förordnade personer, trafiknykterhetskontrollanter, har rätt att i hamnar ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på förare av motordrivna fordon. Syftet med försöksverksamheten är att möjliggöra fler trafiknykterhetskontroller i anslutning till ankommande trafik i hamnar.

Bakgrunden till lagstiftningen är i huvudsak följande. Under våren 2007 fick ett av länsstyrelsen auktoriserat bevakningsföretag i uppdrag av ett kommunägt hamnbolag att genomföra frivilliga nykterhetskontroller i form av alkoholutandningsprov i Ystads hamn. Efter en anmälan inledde länsstyrelsen ett tillsyns-ärende mot bevakningsföretaget. Länsstyrelsen konstaterade i beslut i november 2007 att företagets insatser gett goda erfarenheter. Länsstyrelsen fann dock att alkoholutandningskontroller av det aktuella slaget var en myndighetsåtgärd som är förbehållen polisen att utföra och att en utökning av behörigheten i detta avseende måste föregås av en författningsändring.

I februari 2008 påtalade polisstyrelsen vid Polismyndigheten i Skåne län i en skrivelse till Justitiedepartementet att den hade uppmärksammat att bevakningsföretaget inte längre kunde genomföra alkoholutandningsprover i Ystads hamn och att det var ett problem (dnr Ju2008/1026/L4). Enligt styrelsen var det angeläget att situationen fick en snabb lösning. Också Regionstyrelsen i Region Skåne påtalade i en skrivelse till Justitiede-

partementet (dnr Ju2008/521/L4) behovet av att bevakningsföretag ges rätt att utföra nykterhetskontroller i hamnar.

I mars 2008 uppdrog chefen för Justitiedepartementet åt en utredare att bistå departementet med att utarbeta en promemoria med överväganden om i vilken utsträckning personer som inte har polisiära befogenheter skulle få möjlighet att ta nykterhetsprov för att förhindra eller upptäcka rattfylleribrott. Övervägandena skulle ta sin utgångspunkt i det förfarande som tillämpats i Ystads hamn.

Utredaren överlämnade i september 2008 promemorian Alkoholutandningsprov i svenska hamnar (Ds 2008:68).

Promemorian remissbehandlades. Regeringen överlämnade därefter propositionen Trafiknykterhetskontroller i hamnar (prop. 2009/10:171) till riksdagen. I propositionen föreslogs en tidsbegränsad lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroller i hamnar, som skulle gälla till och med den 30 juni 2013. Riksdagen antog propositionen (bet. 2009/10:JuU29, rskr. 264).

Den 20 maj 2010 gav regeringen Rikspolisstyrelsen i uppdrag att utvärdera lagen (dnr Ju2010/4252/L4). Uppdraget redovisades till regeringen den 4 juli 2012 (dnr Ju 2012/4841/L4).

4 Nuvarande ordning för ingripanden mot onykterhet i trafiken

4.1 Straffansvar för rattfylleri och grovt rattfylleri

I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott finns straffbestämmelser om rattfylleri.

Enligt 4 § första stycket döms den för rattfylleri 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. Bestämmelsen bygger på presumtionen att ett fordon inte kan köras på betryggande sätt om föraren har de angivna alkoholvärdena. Någon prövning av förarens konkreta trafikfarlighet eller körförmåga behöver således inte göras. Som bevismedel för alkoholkoncentrationen används resultatet av ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov.

Enligt 4 § andra stycket döms också den för rattfylleri 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, s.k. drograttfylleri. Straffansvar inträder dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. För narkotika gäller således

en noll-gräns. Om en person har något narkotiskt ämne i blodet, klagas med hjälp av ett blodprov.

För rattfylleri döms också den som är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt, se 4 § tredje stycket. Det samma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel. Rattfylleri på denna grund kallas kliniskt rattfylleri. Något krav på bevisning om alkoholkoncentration i blodet eller i utandningsluften finns inte. I stället krävs en utredning om förarens körsätt eller beteende i övrigt. Förarens egna uppgifter, vittnesuppgifter, läkarundersökning samt analys av blod och urin kan bli aktuella som bevismedel.

Enligt 4 a § döms för grovt rattfylleri, om ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket är att anse som grovt. Vid bedömning av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften, om föraren i övrigt har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller om framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst två år.

4.2 Polisens, Tullverkets och Kustbevakningens möjlighet att ingripa mot rattfylleri

4.2.1 Befogenhet att inleda förundersökning och använda tvångsmedel

Misstanke om rattfylleri uppkommer ofta i samband med att det tas ett rutinemässigt alkoholutandningsprov som ett led i en allmän trafikkontroll eller vid misstanke om annat trafikbrott. Prov kan också tas med anledning av misstanke i ett enskilt fall om onykterhet, t.ex. därför att andra trafikanter har reagerat och kontaktat polisen.

Förundersökning om rattfylleribrott får inledas av polisen eller åklagare enligt 23 kap. 3 § rättegångsbalken. Enligt 3 § lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott får även Tullverket och Kustbevakningen besluta att inleda förundersökning om rattfylleri. De befogenheter och skyldigheter som undersökningsledaren har enligt rättegångsbalken gäller då dessa myndigheter.

Polismän och tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen har vissa befogenheter att vidta utredningsåtgärder och använda tvångsmedel före och under en förundersökning om rattfylleribrott. Bland annat får de uppmana personer att följa med till förhör och, vid fara i dröjsmål, besluta om kroppsvisitation och kroppsbesiktning samt göra husrannsakan. De har också rätt att använda våld i vissa situationer, t.ex. för att stoppa ett fordon för kontroll. Rätten att använda våld regleras i 10 och 29 §§ polislagen (1984:387). I fall där det av särskilda skäl kan anses finnas risk för att rattfylleribrott kommer att begås, får en polisman eller en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, ingripa i syfte att förhindra brottet. Tjänstemannen får då tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet (24 a § polislagen och 9 § lagen om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott). I nu angivna fall har vederbörande tjänsteman, när det bedöms nödvändigt för att söka efter sådan egendom, också rätt att kroppsvisitera den person som befaras göra sig skyldig till brottet och att söka igenom fordonet.

Enligt 5 kap. 7 § och 7 kap. 4 § körkortslagen (1998:488) får polismyndigheten eller åklagaren besluta om omhändertagande av körkort bl.a. om körkortshavaren vid förandet av fordonet har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller annat ämne eller om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas därför att körkortshavaren gjort sig skyldig till rattfylleribrott. Även Tullverket eller Kustbevakningen får besluta om omhändertagande av körkort i sådana fall.

4.2.2 Alkoholutandningsprov

Av 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att ett alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för rattfylleri enligt 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, om provet kan ha betydelse för utredning av brottet. Provet kallas bevisprov, eftersom det kan användas som bevis om alkoholkoncentrationen. Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum. En polisman är behörig att ta bevisprov. Vid misstanke om rattfylleri får även en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen ta ett sådant prov.

Enligt 2 § lagen om alkoholutandningsprov får alkoholutandningsprov tas på förare av bl.a. motordrivet fordon även om det inte finns någon brottsmisstanke. Ett sådant prov kallas för sållningsprov. En polisman eller, om det är fråga om att förebygga eller upptäcka rattfylleribrott, en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen eller en bilinspektör som avses i 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) får ta sållningsprov.

Samma krav gäller för genomförandet av provtagningen vid sållningsprov som vid bevisprov. För sållningsprov gäller dessutom att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där personen kontrolleras eller ett ingripande mot honom eller henne sker. Proven ska tas med ett instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde.

Om ett sållningsprov indikerar att alkoholkoncentrationen överstiger gränsvärdet, kan som regel skälig misstanke om rattfylleribrott anses föreligga. Ett bevisprov kan då tas. Även kroppsbesiktning i form av blodprovstagning kan då göras enligt bestämmelserna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Av 3 § lagen om alkoholutandningsprov framgår att om den som ska lämna sållningsprov vägrar att medverka, eller inte kan lämna ett sådant prov på grund av att han eller hon varit inblan-

dad i en trafikolycka, får blodprov tas även om det inte det finns skäligen misstanke om brott på vilket fängelse kan följa.

4.2.3 Ögonundersökning

Enligt 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning får, vid misstanke om vissa brott i trafiken, ögonundersökning göras på förare av ett motordrivet fordon, om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till rattfylleri. Undersökningen får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen av brottet. En misstanke kan baseras bl.a. på förarens sätt att framföra fordonet, hans eller hennes uppträdande eller på att det på annat sätt framkommer omständigheter som tyder på bruk av narkotika.

Ögonundersökning får enligt 4 § genomföras av en polisman. Om misstanken gäller rattfylleri får ögonundersökning också genomföras av en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen.

4.3 Lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar

4.3.1 Allmänt om lagen

Lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar innebär att kretsen av personer som har rätt att ta alkoholutandningsprov enligt 2 § första stycket lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov (sällningsprov) även omfattar ordningsvakter och väktare som erhållit särskilt förordnande som sådan kontrollant. Om ett sällningsprov ger positivt resultat finns det som regel grund för misstanke om rattfylleribrott.

Som framgår av lagens rubrik är den geografiskt begränsad och bara tillämplig i hamnar.

Till trafiknykterhetskontrollant får den förordnas som med godkänt resultat har genomgått dels föreskriven utbildning för

ordningsvakter eller väktare, dels en för uppdraget särskild utbildning. Han eller hon ska dessutom med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter vara lämplig för uppdraget. En trafiknykterhetskontrollant förordnas av polismyndigheten. Förordnandet meddelas för viss tid, högst tre år. I förordnandet ska även tjänstgöringsstället anges. Den som avser att anlita en trafiknykterhetskontrollant ska samråda med polisen innan en trafiknykterhetskontroll anordnas.

Vid kontrollen ska enligt 6 § lagen trafiknykterhetskontrollanten stå under ledning av en polisman. Detta innebär dock inte det föreligger ett krav på konstant polisär närvaro vid dessa kontroller. Frågan om huruvida polispersonal måste närvara på kontrollplatsen avgörs av den berörda polismyndigheten utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Utgångspunkten för lagstiftningen är att polisens resurser inte ska tas i anspråk för de direkta kontrolluppgifterna då dessa anses kunna utföras av utbildade kontrollanter. Ledningen kan ske på distans på samma sätt som gäller vid t.ex. säkerhetskontroll på flygplatser (prop. 2009/10:171 s. 22).

En trafiknykterhetskontrollant som avser att ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § 4 polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon. Detta innebär att kontrollanten får stoppa fordonet i det angivna syftet men han eller hon har inte rätt att vidta några andra åtgärder. Enligt 2 kap. 3 § och 14 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276) är det straffbart att inte följa en trafiknykterhetskontrollants anmaning att stanna fordonet.

Om det vid själva kontrollen uppstår misstanke om trafiknykterhetsbrott har kontrollanten inte några andra befogenheter än envar.

Oavsett driftsform och ägarförhållanden kan den som äger en hamn eller bedriver hamnverksamhet initiera och bekosta nykterhetskontroller med trafiknykterhetskontrollanter. Genom en uttrycklig bestämmelse i lagen (10 §) kan sålunda även en kommun anlita trafiknykterhetskontrollanter.

Med stöd av 11 § har regeringen utfärdat förordningen (2010:375) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroller i hamnar. Rikspolisstyrelsen har med stöd av 10 § förordningen utfärdat föreskrifter och allmänna råd (RPSFS 2010:5) om prövning, utbildning och uniformering m.m. av trafiknykterhetskontrollanter.

4.3.2 En tidsbegränsad lag

Lagen är tidsbegränsad och gäller till och med den 30 juni 2013. I förarbetena till lagen (prop. 2009/10:171 s. 28 f.) anfördes bl.a. att den nya lagen förväntades öka möjligheterna att förebygga och upptäcka trafiknykterhetsbrott och därigenom bidra till en förbättrad trafiksäkerhet. Detta var ett skäl för att lagen redan från början skulle kunna permanentas. Eftersom förslaget innebar att särskilt förordnade personer skulle få befogenhet att utföra en uppgift som varit förbehållen polisen, Tullverket och Kustbevakningen ansågs det emellertid vara en relativt stor förändring. Regeringen ansåg därför att det var lämpligt att inleda med en försöksverksamhet, varvid tre år bedömdes som en lämplig tidsperiod.

I förarbetena till lagen framhölls att lagen och dess tillämpning borde utvärderas, för att göra det möjligt att bedöma om den har tillgodosett de syften som eftersträvas. Regeringen beslutade den 20 maj 2010 att uppdra åt Rikspolisstyrelsen att utvärdera lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar.

5 Rikspolisstyrelsens utvärdering

5.1 Allmänt om utvärderingen

Rikspolisstyrelsen redovisade den 4 juli 2012 uppdraget att utvärdera lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar (dnr Ju2012/4841/L4).

Utöver årlig inventering av bl.a. antalet trafiknykterhetskontrollanter ställde Rikspolisstyrelsen den 20 februari 2012 ett antal frågor till polismyndigheterna för att samla in information om lagens användning och tillämpning. Det framgår av utvärderingen att nio personer har utbildats varav två också ansökt och förordnats som trafiknykterhetskontrollanter. Detta har skett under våren 2012. Det innebär att Rikspolisstyrelsen i praktiken saknar erfarenheter av tillämpningen av lagen, eftersom personerna har erhållit sina förordnanden nyligen.

5.2 Samråd med Kustbevakningen och Tullverket

Av Rikspolisstyrelsens utvärdering framgår att i arbetet med utvärderingen av försökslagstiftningen samrådde styrelsen med Kustbevakningen och Tullverket. Inte heller dessa myndigheter hade några erfarenheter att redovisa rörande den aktuella lagstiftningen.

I samrådet belyste ändå både Kustbevakningen och Tullverket befarade praktiska problem om en trafiknykterhetskontrollant

skulle få ett positivt resultat vid ett sållningsprov. Ärendet ska då tas över av polisen, för att genomföra bevisprov och andra utredningsåtgärder. Om förmanskapet utövas på distans – och det således inte finns någon polisman direkt tillgänglig – befarar myndigheterna att tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen kommer att tas i anspråk för vidare utredning om rattfylleribrottet, då dessa myndigheter i regel har hög närvaro i hamnar.

Kustbevakningen uppgav också att Region sydväst (som omfattar kusten från Strömstad till Västervik) hittills under år 2012 gjort 2 505 sållningsprov i hamnar och att dessa resulterat i fem rapporter om rattfylleri. Under år 2011 gjordes i samma region 9 299 sållningsprov vilket resulterade i 20 rapporter om rattfylleri. Nykterhetskontrollerna har gjorts i samband med kontroller av farligt gods och lastsäkring.

5.3 Rikspolisstyrelsens bedömning

Rikspolisstyrelsen gör i sin utvärdering bedömningen att det, mot bakgrund av att försökslagstiftningen inte har tillämpats, inte finns något behov av att permanenta lagstiftningen.

6 Överväganden och förslag

6.1 Fortsatt giltighet av lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar

Förslag: Lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar, som gäller fram till och med den 30 juni 2013, ska fortsätta att gälla till och med den 30 juni 2016.

Skälen för förslaget: Syftet med försökslagstiftningen var att möjliggöra fler trafiknykterhetskontroller i hamnar. Detta gjordes på så sätt att kretsen personer som fick befogenhet att ta nykterhetsprov (sällningsprov) utvidgades till att även omfatta ordningsvakter och väktare.

Av Rikspolisstyrelsens utvärdering kan dock konstateras att erfarenheter av lagstiftningen hittills saknas. Detta beror på att det är få som genomgått den föreskrivna utbildningen och förordnats som trafiknykterhetskontrollant. Från lagens ikraftträdande till den 4 juli 2012, då Rikspolisstyrelsens utvärdering inkom till regeringskansliet, hade nio personer genomgått den föreskrivna utbildningen. Av dessa hade bara två personer förordnats till trafiknykterhetskontrollanter. Dessa ska ha utbildats respektive förordnats under maj 2012. Huruvida de som förordnats som trafiknykterhetskontrollant också utfört något arbete i

denna egenskap är inte känt. Det kan sålunda konstateras, i vart fram till och med maj i år, att försökslagstiftningen hittills inte uppnått det avsedda syftet att fler sällningsprov skulle tas i hamnar.

Lagen har endast varit i kraft i två år, vilket är en kort tidsperiod när det gäller ny lagstiftning. Den omständigheten att det bara är ett fåtal som genomgått föreskriven utbildning och att endast två personer hittills har förordnats till trafiknykterhetskontrollant måste ses mot bakgrund av detta. Det innebär också att det i praktiken saknas erfarenheter av tillämpningen av lagen, eftersom dessa erhållit sina förordnanden nyligen. Ytterligare några personer har genomgått den av Rikspolisstyrelsens föreskrivna utbildningen och kan således komma att förordnas som kontrollanter.

Det förhållandet att det inte finns några egentliga erfarenheter av systemet med trafiknykterhetskontrollanter innebär att man inte kan dra några bestämda slutsatser vare sig om lagstiftningen fyller en rimlig funktion eller om den bör upphöra vid utgången av försöksperioden.

Onyktra förare utgör idag, i samma utsträckning som vid lagens tillkomst, en av de största riskfaktorerna i trafiken. Rattfylleri, som dessutom ofta förekommer i kombination med andra riskfaktorer som trötthet, bristande bältesanvändning och för hög hastighet, gör att risken för trafikolyckor med dödsfall eller svåra personskador ökar. Det finns därför även idag särskild anledning att skapa utrymme för fler trafiknykterhetskontroller på platser där man kan förvänta sig ett större antal onyktra förare. Ett typiskt riskområde är hamnar. Det är därför fortfarande angeläget att ha en hög beredskap för kontroll av trafiknykterhet i hamnarna. De skäl som låg bakom tillkomsten av lagstiftningen har således alltså samma bärkraft (se prop. 2009/10:171 sid. 13 f.).

Som Rikspolisstyrelsen framhåller saknas det underlag för att nu permanenta lagstiftningen. Mot bakgrund av vad som sagts ovan om syftet med lagstiftningen och behovet av att skapa utrymme för utökad kontroll av nykterheten i hamnar finns det

däremot skäl att förlänga försöksverksamheten ytterligare en tid i avvaktan på slutligt ställningstagande.

Sammantaget görs bedömningen att även om lagen hittills inte lett till att fler trafiknykterhetskontroller gjorts i hamnar, finns det ändå skäl att förlänga försöksverksamheten under ytterligare en tid. En lämplig avvägning är att försökslagstiftningen förlängs med ytterligare tre år. Försöksverksamheten bör således förlängas till och med den 30 juni 2016.

6.2 Inga materiella förändringar

Bedömning: Några förändringar i lagen bör inte göras.
--

Skälen för bedömningen: I den utvärdering som Rikspolisstyrelsen gjort har styrelsen, som nämnts ovan, samrått med Tullverket och Kustbevakningen. Dessa framförde farhågor om att det kan uppkomma praktiska problem om ett sållningsprov som en trafiknykterhetskontrollant har tagit ger ett positivt resultat. Ärendet ska då tas över av polisen. Om det inte finns någon polisman på plats, befarar myndigheterna att tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen kommer att tas i anspråk för utredning om misstänkt brott, eftersom dessa myndigheter i regel har hög närvaro i hamnar och befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

I lagen om försöksverksamhet föreskrivs att en trafiknykterhetskontrollant ska stå under ledning av en polisman. Detta innebär att det är polisen som ska ha beredskap att skyndsamt inställa sig på kontrollplatsen för det fall att ett sållningsprov indikerar att en förare är alkohelpåverkad. Det kan visserligen inte helt uteslutas att tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen i undantagsfall kan komma att tas i anspråk för utredning om rattfylleribrottet på det sätt myndigheterna befarar. Lagstiftningen är dock tydlig i denna del, nämligen att det är polisen som är den myndighet som ska vidta ytterligare utrednings-

åtgärder i de fall en trafiknykterhetskontrollant vid kontroll får ett positivt sållningsprov. Eftersom försöksverksamhet ännu inte har kommit till stånd i den utsträckning som var avsedd finns det nu inte skäl att nu föreslå några förändringar i lagstiftningen. Om det senare skulle visa sig att lagstiftningen inte fungerar på avsett sätt får detta tas i beaktande vid den utvärdering av lagen som bör göras innan den förlängda försöksverksamheten löper ut.

6.3 Ny utvärdering

Som framgått ovan föreslås alltså en förlängd försöksverksamhet. Innan försöksverksamheten upphör bör återigen en utvärdering göras, för att bedöma om lagen fyller den funktion som är avsedd. En sådan utvärdering bör ge information om i vilken omfattning systemet med trafiknykterhetskontrollanter har utnyttjats, bl.a. hur många trafiknykterhetskontrollanter som har förordnats och hur många sållningsprov som har genomförts. Redovisningen bör även innehålla information om eventuella tillämpningsproblem. Av utvärderingen bör vidare framgå om det finns behov av ytterligare befogenheter för att kontrollerna ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt eller om lagstiftningen bör ändras i något annat avseende.

På samma sätt som nu bör utvärderingen genomföras parallellt med att verksamheten pågår. Därigenom kan man tillgodogöra sig resultaten av utvärderingen tidigare samtidigt som ett eventuellt permanentande av verksamheten inte fördröjs.

6.4 Konsekvenser

Den förlängning av giltighetstiden för lagen som nu föreslås bör inte medföra några kostnadsökningar och inte heller i övrigt några konsekvenser av det slag som brukar redovisas i lagstiftningsärenden.