

# Lagrådsremiss

## Trafiknykterhetskontroller i hamnar

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 11 februari 2010

*Beatrice Ask*

*John Ahlberg*  
(Justitiedepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att det på försök införs en möjlighet för särskilt förordnade personer, trafiknykterhetskontrollanter, att i hamnar ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på förare av motordrivet fordon. Syftet med förslaget är att möjliggöra fler trafiknykterhetskontroller i anslutning till ankommande trafik i hamnar.

Trafiknykterhetskontrollanter kan anlitas av den som äger hamnen eller bedriver hamnverksamheten, även av en kommun eller ett kommunägt bolag. Trafiknykterhetskontrollanter kan också anlitas av polisen.

Vid kontrollerna ska trafiknykterhetskontrollanterna stå under ledning av polisen. Endast den som har genomgått föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare och en särskild kompletterande utbildning kan förordnas till trafiknykterhetskontrollant. Innan en person förordnas ska polisen göra en prövning av personens laglydnad och lämplighet i övrigt.

Försöksverksamheten föreslås regleras i en ny tillfällig lag. Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2010 och gälla till och med den 30 juni 2013.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Nuvarande ordning .....	6
4.1	Straffansvar för rattfylleri och grovt rattfylleri .....	6
4.2	Möjligheter för polisen, Tullverket och Kustbevakningen att ingripa mot rattfylleri .....	7
4.3	Ordningsvakter .....	9
4.4	Väktare .....	11
5	Åtgärder för fler trafiknykterhetskontroller i hamnar .....	13
5.1	Allmänna utgångspunkter .....	13
5.2	Fler personer får ta sållningsprov .....	14
5.3	Kvalifikationskrav .....	16
5.4	Förordnandet .....	19
5.5	Ledningsfrågor .....	21
5.6	Befogenheter i samband med kontrollerna .....	23
5.7	Återkallelse och avstängning .....	24
5.8	Tystnadsplikt .....	25
5.9	Befogenhet för kommuner att anlita trafiknykterhetskontrollanter .....	27
5.10	Lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar .....	28
6	Ikraftträdande och giltighetstid .....	30
7	Ekonomiska konsekvenser .....	30
8	Författningskommentar .....	33
	Bilaga 1 .....	39
	Bilaga 2 .....	42
	Bilaga 3 .....	44

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar.

## 2 Förslag till lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroll i hamnar som utförs av särskilt förordnade trafiknykterhetskontrollanter.

**2 §** En trafiknykterhetskontrollant får i hamnar ta prov enligt 2 § första stycket 1 lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Vid provtagningen ska 2 § andra och tredje styckena lagen om alkoholutandningsprov tillämpas.

**3 §** Till trafiknykterhetskontrollant får den förordnas som

1. med godkänt resultat har genomgått dels föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare, dels en för uppdraget särskild utbildning, och

2. med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den särskilda utbildning som avses i första stycket 1.

**4 §** En trafiknykterhetskontrollant förordnas av polismyndigheten. Förordnandet meddelas för viss tid, högst tre år. I förordnandet ska tjänstgöringsställe anges.

**5 §** Innan en trafiknykterhetskontroll anordnas ska den som avser att anlita en trafiknykterhetskontrollant samråda med polismyndigheten.

**6 §** Vid en trafiknykterhetskontroll ska trafiknykterhetskontrollanten stå under ledning av en polisman.

Trafiknykterhetskontrollanten ska hålla polismyndigheten informerad om förhållanden som rör hans eller hennes verksamhet och är av sådan art att polismyndigheten bör känna till dem.

**7 §** En trafiknykterhetskontrollant som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § 4 polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon.

**8 §** Den polismyndighet som har meddelat ett förordnande som trafiknykterhetskontrollant får återkalla förordnandet om kontrollanten inte längre uppfyller villkoren i 3 § första stycket.

Om det kan antas att förordnandet kommer att återkallas, får polismyndigheten stänga av trafiknykterhetskontrollanten från tjänstgöring till dess att frågan om återkallelse har prövats slutligt. Även i andra fall får beslut om avstängning för ett visst tjänstgöringstillfälle meddelas, om trafiknykterhetskontrollanten har åsidosatt vad som åligger honom eller henne i verksamheten.

Om det är så brådsåkande att polismyndighetens beslut inte kan väntas, får en polisman, i väntan på polismyndighetens beslut, meddela ett sådant beslut som avses i andra stycket. Beslutet ska skyndsamt anmälas till den polismyndighet som har förordnat trafiknykterhetskontrollanten. Har avstängningen inte redan upphört ska polismyndigheten omedelbart pröva om den ska bestå.

**9 §** En trafiknykterhetskontrollant får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdrag enligt denna lag har fått veta om en enskilds personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för beivrandet av brott.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

**10 §** Kommuner får anlita trafiknykterhetskontrollanter enligt denna lag.

**11 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för

1. sådan särskild utbildning som avses i 3 § första stycket 1, och
2. ansökan om förordnande som trafiknykterhetskontrollant.

**12 §** Polismyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010 och gäller till och med den 30 juni 2013.

### 3 Ärendet och dess beredning

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 tillsynsärende mot bevakningsföretaget. Länsstyrelsen konstaterade i beslut i november 2007 att företagets insatser efterlämnat 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 (dnr Ju2008/1026/L4) att den hade uppmärksammat att bevakningsföretaget inte längre kunde genomföra alkoholutandningsprover i Ystads hamn och anförde att det var ett problem. Enligt styrelsen var det angeläget att situationen fick en snabb lösning. Också Regionstyrelsen i Region Skåne har i en skrivelse till Justitiedepartementet (dnr Ju2008/521/L4) påtalat 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 ska få möjlighet att ta nykterhetsprov för att förhindra eller upptäcka rattfylleribrott. Övervägandena skulle ta sin utgångspunkt i det förfarande som hade tillämpats i Ystads hamn.

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

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Justitiedepartementet (dnr Ju2008/7131/L4).

## 4 Nuvarande ordning

### 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 presumptionen 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. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. För narkotika gäller således en nollgräns. Om en person har något narkotiskt ämne i blodet, klargörs 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. Detsamma 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 Möjligheter för polisen, Tullverket och Kustbevakningen att ingripa mot rattfylleri

### *Alkoholutandningsprov*

Av 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att ett alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för bl.a. 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 för 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 fartyg eller inomhus i avskilt rum. Provet får alltid tas av en polisman. Om misstanken gäller rattfylleri får provet också tas av en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen.

Av 2 § lagen om alkoholutandningsprov följer att alkoholutandningsprov får tas på förare av bl.a. motordrivet fordon även om det inte finns någon brottsmisstanke. Ett sådant prov kallas för sällningsprov. Provet får tas av en polisman eller, om det är fråga om att förebygga eller upptäcka rattfylleribrottslighet, en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen eller en bilinspektör som avses i 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:574). En polisman får med stöd av 22 § polislagen (1984:387) stoppa ett fordon för nykterhetskontroll enligt lagen om

alkoholutandningsprov. Samma befogenhet har en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen.

Samma krav gäller för genomförandet av provtagningen 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 en 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 inblandad i en trafikolycka, får blodprov tas även om det inte finns skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa.

### *Ögonundersökning*

Av 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken framgår att ögonundersökning får göras på förare av bl.a. 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 ett missbruk av narkotika.

Av 4 § samma lag följer att ögonundersökning får genomföras av en polisman. Om misstanken gäller rattfylleri får undersökningen också genomföras av en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen.

### *Befogenhet att inleda förundersökning och använda tvångsmedel*

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 också 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 någon att följa med till förhör och, vid fara i dröjsmål, besluta om kroppsvisitation och kroppsbesiktning samt göra husrannsakan. De har också befogenhet att använda våld i vissa situationer, t.ex. för att stoppa ett fordon för trafiknykterhetskontroll, jfr 10 och 29 §§ polislagen. I fall då det av särskilda skäl kan anses finnas risk för att rattfylleribrott



kommer att begås, får polismän samt tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen, i syfte att förhindra brottet, tillfälligt omhänderta fordon snycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet, jfr 24 a § polislagen och 9 § lagen om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott. De har också möjlighet att, när det bedöms nödvändigt för att söka efter sådan egendom, kroppsvisitera den person som kan komma att göra sig skyldig till brottet och söka igenom fordonet.

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

### 4.3 Ordningsvakter

#### *Allmänt*

Bestämmelser om ordningsvakter finns i lagen (1980:578) om ordningsvakter och i ordningsvaktsförordningen (1980:589). Därutöver har Rikspolisstyrelsen utfärdat föreskrifter och allmänna råd om ordningsvakter, RPSFS 2003:10, FAP 692-1.

Enligt 1 § lagen om ordningsvakter får en person förordnas att som ordningsvakt medverka till att upprätthålla allmän ordning. Genom orden ”medverka till” har lagstiftaren velat markera att ordningsvakter ska ses som ett komplement till och aldrig en ersättning för polisen. Regeringen angav i propositionen Om ordningsvakter och väktare (prop. 1979/80:122 s. 64) att formuleringen ska ses mot bakgrund av att det enligt 1 § polislagen är polisens huvuduppgift att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

Det har ansetts att ordningsvakter inte bör förordnas om uppgiften inte kräver de särskilda befogenheter som en ordningsvakt normalt har. Uppgiften bör inte heller vara så kvalificerad att den kräver polisutbildning. I 2 § lagen om ordningsvakter anges de tjänstgöringsuppgifter som ordningsvakter mer regelmässigt ska kunna förordnas för. Enligt bestämmelsen får ordningsvakter förordnas att tjänstgöra vid bl.a. allmänna sammankomster och cirkusföreställningar, vid offentliga tillställningar, vid bad- eller campingplatser och lokaler där alkoholdrycker serveras till allmänheten. Med allmänna sammankomster avses bl.a. demonstrationer, teater- och biografföreställningar samt konserter. Med offentliga tillställningar avses bl.a. tävlingar och uppvisningar i sport och idrott samt marknader och mässor.

Av 2 a § lagen om ordningsvakter framgår vidare att det är möjligt att förordna ordningsvakter att tjänstgöra vid säkerhetskontroll i domstolar.

Om det finns ett särskilt behov och det är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt får ordningsvakter förordnas även i andra fall än dem som nu nämnts, se 3 § lagen om ordningsvakter. Vid denna prövning ska

en sammanvägning göras av styrkan hos de särskilda intressen som påkallar bevakning av speciellt slag, vikten av att direkta polisuppgifter förbehålls polisutbildad personal och de möjligheter som i praktiken finns att avdela polismän för den bevakningsuppgift som är aktuell, se prop. 1979/80:122 s. 66.

### *Förordnande och återkallelse*

I 4 § lagen om ordningsvakter anges att endast den som med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget får förordnas till ordningsvakt. Laglydnadskravet kontrolleras av polisen genom att uppgifter i belastnings- och misstankeregistren inhämtas, jfr 10 och 19 §§ förordningen (1999:1134) om belastningsregister samt 3 och 6 §§ förordningen (1999:1135) om misstankeregister. Andra omständigheter som beaktas vid prövningen är om personen i fråga har gjort sig känd för alkohol- eller narkotikamissbruk. I förarbetena till lagen om ordningsvakter, liksom i Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om ordningsvakter, anges att det bör ställas höga krav på laglydnad och allmän lämplighet vid prövningen av den som ska förordnas till ordningsvakt, se prop. 1979/80:122 s. 67.

Endast den som med godkänt resultat har genomgått grundutbildning om minst 60 timmar får enligt 6 § ordningsvaktsförordningen förordnas till ordningsvakt. Under grundutbildningen behandlas ämnen som yrkesetik, juridik, akutsjukvård, droger, konflikthantering och självskydd samt problemorienterat ordningsvaktsarbete. Därutöver ska en ordningsvakt genomgå fortbildning som innehåller en repetition av grundutbildningen och omfatta minst 20 timmar. Utbildning av ordningsvakter får bedrivas av en polismyndighet eller, om det finns särskilda skäl, av någon annan som fått tillstånd av Rikspolisstyrelsen.

Av 5 § lagen om ordningsvakter framgår att en ordningsvakt förordnas av Rikspolisstyrelsen om tjänstgöringsområdet avser flera polisdistrikt och i övriga fall av polismyndigheten. Förordnandet meddelas för viss tid, högst tre år.

Enligt 9 § samma lag får ordningsvaktsförordnandet återkallas om ordningsvakten inte längre uppfyller kraven på laglydnad eller allmän lämplighet. Detsamma gäller när det finns något annat särskilt skäl för att återkalla förordnandet.

### *Allmänna åligganden*

Enligt 6 § lagen om ordningsvakter lyder en ordningsvakt under polismyndigheten i det distrikt där han eller hon tjänstgör. Ordningsvakten är skyldig att lyda en order som en polisman meddelar i tjänsten, om det inte är uppenbart att den inte angår tjänstgöringen eller att den strider mot lag eller annan författning.

Av 7 § samma lag framgår vidare att en ordningsvakt har en rapporteringsskyldighet gentemot polisen. Skyldigheten att rapportera är begränsad till förhållanden som rör ordningsvaktens verksamhet och som är av sådan art att polisen bör få vetskap om dem.

En ordningsvakt har tystnadsplikt. Enligt 11 § lagen om ordningsvakter får en ordningsvakten inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdrag har fått veta om en enskilds personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet eller för beivrandet av brott. I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

### *Befogenheter*

Ordningsvakter har enligt polislagen getts vissa befogenheter som normalt endast tillkommer polismän. En ordningsvakt kan t.ex. när någon stör den allmänna ordningen eller utgör en omedelbar fara för denna, om det är nödvändigt för att ordningen ska kunna upprätthållas, avvisa eller avlägsna personen från ett visst område eller utrymme, jfr 13 och 29 §§ polislagen. En ordningsvakt får vidare avvisa eller avlägsna någon, om det behövs för att en straffbelagd handling ska kunna avvärjas. Om en sådan åtgärd inte är tillräcklig för att det avsedda resultatet ska uppnås får en ordningsvakt tillfälligt omhänderta personen. Ordningsvakter har också rätt att under vissa omständigheter använda handfängsel, jfr 10 a och 29 §§ polislagen.

En ordningsvakt har vidare befogenhet att omhänderta en person med stöd av lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m., jfr 1 och 10 §§.

Om en ordningsvakt omhändertagit någon ska personen skyndsamt överlämnas till närmaste polisman, jfr 29 § polislagen och 10 § lagen om omhändertagande av berusade personer m.m.

En ordningsvakt som med stöd i lag omhändertar eller avlägsnar någon får i anslutning till ingripandet kroppsvisitera denne i den utsträckning som är nödvändigt av säkerhetsskäl för att vapen eller andra farliga föremål ska kunna tas om hand, s.k. provisorisk skyddsvisitation, jfr 19 och 29 §§ polislagen. Även väskor och andra medförda föremål kan vid behov undersökas.

Av polislagen framgår vidare att en ordningsvakt har befogenhet att använda våld i vissa fall, jfr 10 och 29 §§. Våld får endast användas om andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt.

En ordningsvakt skyddas enligt bestämmelserna i 17 kap. brottsbalken om brott mot allmän verksamhet m.m.

## 4.4 Vaktare

### *Allmänt*

Bestämmelser om vaktare finns i lagen (1974:191) om bevakningsföretag och förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m. Därutöver har Rikspolisstyrelsen utfärdat föreskrifter och allmänna råd till lagen och förordningen, RPSFS 2009:18, FAP 579-2.

Av 7 § lagen om bevakningsföretag framgår att en vaktare är en person som är godkänd för anställning i bevakningsföretag och som har till uppgift att utföra bevakningstjänst. Med bevakningsföretag avses den

som yrkesmässigt åtar sig att för någon annans räkning bevaka fastighet, anläggning, viss verksamhet, offentlig tillställning eller något annat sådant, bevaka en enskild person för dennes skydd, eller bevaka sedlar, mynt eller annan egendom i samband med transport, se 1 § lagen om bevakningsföretag. Enligt 2 § lagen om bevakningsföretag krävs auktorisation för att bedriva nu nämnd verksamhet. Av 3 § samma lag framgår vilka krav som uppställs för att auktorisation ska beviljas.

### *Godkännande och återkallelse*

En väktare ska vara godkänd vid prövning när det gäller laglydnad, medborgerlig pålitlighet samt lämplighet i övrigt för anställning i ett bevakningsföretag, se 4 § lagen om bevakningsföretag. Prövningen görs av länsstyrelsen i det län där väktaren huvudsakligen kommer att tjänstgöra, se 6 § samma lag.

Laglydnadskontrollen innebär att länsstyrelsen inhämtar uppgifter från belastnings- och misstankeregistren, jfr 10 och 20 §§ förordningen om belastningsregister samt 3 och 7 §§ förordningen om misstankeregister. Prövningen av en persons medborgerliga pålitlighet innebär att uppgifter som avses i 21 § 2 säkerhetskylslagen (1996:627) inhämtas, se 10 § förordningen om bevakningsföretag m.m. Kontrollen innefattar, utöver uppgifter från belastnings- och misstankeregistren, uppgifter i SÄPO-registret och uppgifter som annars behandlas hos Säkerhetspolisen. Prövningen av frågan om lämplighet i övrigt handlar framför allt om att kontrollera om sökanden har missbruksproblem eller om det finns andra omständigheter som indikerar att personen i fråga inte kommer att utföra bevakningen på ett godtagbart sätt.

Väktare utbildas inom bevakningsbranschen, jfr 2 § lagen om bevakningsföretag. Utbildningen är obligatorisk. Grundutbildningen omfattar 288 timmar, varav 160 timmar är praktisk tjänstgöring. Under grundutbildningens teoretiska del behandlas ämnen som regler som styr bevakningsföretagens bevakningsverksamhet, yrkesetik och moral, konflikthantering och självskydd, handfängsel samt droger. Väktare ska genomgå fortbildning senast fyra år efter det att han eller hon med godkänt resultat genomgick väktargrundutbildningen och därefter minst vart fjärde år.

För vissa arbetsuppgifter och för att använda viss utrustning uppställs krav på särskild utbildning. Sådan utbildning finns t.ex. för värde-transport, hundförare, butikskontroller och handhavande av skjutvapen.

Ett godkännande av anställning i bevakningsföretag får enligt 13 a § lagen om bevakningsföretag återkallas om kraven på laglydnad, medborgerlig pålitlighet och lämplighet i övrigt inte längre är uppfyllda. Godkännandet kan också återkallas om det i övrigt finns särskild anledning, t.ex. om väktaren inte efterlever det regelverk som gäller och efter godkännandemyndighetens påpekande inte vidtar rättelse. Om det finns synnerliga skäl, får länsstyrelsen i stället för att återkalla ett godkännande begränsa det till en viss verksamhet eller ett visst område. Frågor om återkallelse prövas av den länsstyrelse som har godkänt den som prövningen gäller.

## *Befogenheter att använda tvångsmedel och våld*

En väktare har, till skillnad från en ordningsvakt, inte vidare befogenheter än vad som tillkommer varje medborgare. Av 24 kap. 7 § andra stycket rättegångsbalken följer att var och en får gripa en person som har begått ett brott på vilket fängelse kan följa och som har påträffats på bar gärning eller på flykt från brottsplatsen. Den gripne ska skyndsamt överlämnas till närmaste polisman.

Den som gör ett sådant s.k. envarsgripande har i det sammanhanget vissa befogenheter. Han eller hon får, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra åtgärden, jfr 10 och 29 §§ polislagen. Våld får endast användas om den som ska gripas försöker undkomma eller om den som verkställer gripandet på annat sätt möts av motstånd. I anslutning till gripandet får den som gör ett envarsgripande kroppsvisitera den gripne i den utsträckning det är nödvändigt av säkerhetsskäl för att vapen och andra farliga föremål ska kunna tas om hand, jfr 19 och 29 §§ polislagen. Den som gör ett envarsgripande har också rätt att ta ett föremål som då påträffas i beslag, jfr 27 kap. 1 och 4 §§ rättegångsbalken.

## 5 Åtgärder för fler trafiknykterhetskontroller i hamnar

### 5.1 Allmänna utgångspunkter

Onyktra förare utgör en av de största riskfaktorerna i trafiken. Rattfylleri, ofta i kombination med andra riskfaktorer som trötthet, bristande bältesanvändning och för hög hastighet, gör att risken att råka ut för en trafikolycka med dödsfall eller svåra personskador ökar dramatiskt. Det finns omständigheter som talar för att det på senare år har skett en ökning av rattfylleriet. Befolkningens alkoholkonsumtion har ökat den senaste tioårsperioden, se propositionen Ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri (prop. 2007/08:53 s. 26). Antalet anmälda rattfylleribrott har också ökat varje år sedan slutet av 1990-talet. Det sagda leder till slutsatsen att det kan finnas anledning att överväga ytterligare åtgärder för att minska antalet berusade förare på vägarna.

Forskning visar att polisens kontroller av trafiknykterheten är en mycket viktig förebyggande åtgärd, se prop. 2007/08:53 s. 26. Nykterhetskontroller på platser eller vid tidpunkter då man kan förvänta sig ett större antal onyktra förare, s.k. riktade kontroller, har visat sig vara särskilt effektiva. Förutom den avskräckande effekt som ett straff kan ha, verkar en stor sannolikhet att ertappas, eller en upplevd stor sannolikhet att ertappas, avhållande för personer att köra efter att ha druckit alkohol. Nykterhetskontroller bidrar dessutom till att rattfylleribrott upptäcks och till att fortsatt färd under alkoholpåverkan avbryts.

Erfarenheterna från bl.a. nykterhetskontrollerna i Ystads hamn visar att ett inte obetydligt antal förare som ankommer till svenska hamnar är påverkade av alkohol i sådan grad att de utgör en fara för trafiksäkerheten,

jfr promemorian Alkoholutandningsprov i svenska hamnar (Ds 2008:68 s. 27). Under de sex månader som nykterhetskontrollerna pågick överlämnades 133 onyktra förare till polisen. Flertalet av dessa var kraftigt berusade. Eftersom det finns särskild anledning att genomföra trafiknykterhetskontroller på platser där man kan förvänta sig ett större antal onyktra förare är det enligt regeringen angeläget att kontrollen av trafiknykterheten ökar i hamnarna. Åtgärder som syftar till att öka antalet trafiknykterhetskontroller i hamnar bör därför vidtas.

## 5.2 Fler personer får ta sållningsprov

**Regeringens förslag:** Den krets av personer som har befogenhet att ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov utvidgas. Befogenheten ska endast kunna utövas i hamnar.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna, bl.a. *Riksdagens Ombudsmän (JO)*, *Justitiekanslern*, *Rikspolisstyrelsen* och *Kustbevakningen*, tillstyrker förslaget eller har inte några invändningar mot det. Av remissinstanserna är endast *Svenska polisförbundet*, *TULL-KUST* och *Svenska Transportarbetarförbundet* av motsatt uppfattning. Eftersom alkoholutandningsprov utgör en inskränkning i de grundlagsskyddade fri- och rättigheterna anser förbunden att det bör vara en uppgift för polisen, bilinspektörer samt tjänstemän vid Kustbevakningen och Tullverket att ta sådana prov. En utökad kontroll av trafiknykterheten i hamnarna bör enligt förbunden i stället ske genom att i första hand polisen tillförs mer resurser.

### Skälen för regeringens förslag

*Fler personer bör kunna ta nykterhetsprov i hamnar*

Som har konstaterats i det föregående kan det antas att trafiknykterhetskontroller som genomförs i hamnar har betydelse för möjligheterna att förebygga och upptäcka rattfylleribrott i regioner som via färjetrafik tar emot stora trafikströmmar från framför allt andra länder. Polisen, som har huvudansvaret för den allmänna trafikövervakningen och därmed för trafiknykterhetskontroller, genomför redan regelbundet kontroller i hamnar. Polisen samt Tullverket och Kustbevakningen, som också har möjlighet att ta nykterhetsprov, ansvarar för en rad olika uppgifter av varierande beskaffenhet. Det är därför, oavsett resurstillskott, svårt för dessa myndigheter att prioritera trafiknykterhetskontroller i sådan utsträckning att det fullt ut möter de krav som ställs. Att utvidga den krets av personer som har befogenhet att ta nykterhetsprov skulle däremot skapa förutsättningar för ett reellt tillskott till de kontroller som genomförs. En majoritet av remissinstanserna har också tillstyrkt förslaget.

Några instanser har dock motsatt sig förslaget. I likhet med dessa remissinstanser anser regeringen att utgångspunkten måste vara att uppgifter på det brottsbekämpande området förbehålls polisen och övriga brottsbekämpande myndigheter. En sådan grundsyn utesluter dock inte

att det kan finnas uppgifter som bör kunna utföras även av andra. Undantag av detta slag bör dock övervägas endast för väl avgränsade och mindre komplicerade uppgifter. Systemet med ordningsvakter och väktare är ett sådant exempel. Vidare har särskilt utsedda personer möjlighet att utföra säkerhetskontroller på flygplatser (flygplatskontrollanter), i hamnar (hamn-skyddskontrollanter) samt på fartyg och i hamnanläggningar (sjöfarts-skyddskontrollanter). Förfarandet i Ystads hamn, där personer utan polisiära befogenheter utförde nykterhetskontroller, har efterlämnat goda erfarenheter. Enligt regeringen finns det anledning att utgå från att ett liknande system skulle fungera väl också i andra hamnar. Förhållandena i en hamn – ett begränsat geografiskt område oftast avgränsat genom fysiska markeringar – får också anses särskilt lämpliga för denna form av verksamhet. Mot den angivna bakgrunden delar således regeringen promemorians bedömning att den krets av personer som har befogenhet att ta nykterhetsprov bör utvidgas när det gäller hamnar. En sådan utvidgning innebär inte något avsteg från principen att polisen har huvudansvaret för denna form av trafikövervakning.

En förutsättning för att andra än poliser, bilinspektörer samt tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen ska få befogenhet att ta nykterhetsprov är att det sker under former som är betryggande från rättssäkerhetssynpunkt. Regeringen återkommer i det följande till vilka krav som bör ställas upp i detta avseende.

### *Sållningsprov*

En central fråga är om befogenheten att ta nykterhetsprov i hamnar ska omfatta enbart sållningsprov eller om den också ska gälla bevisprov och ögonundersökning.

Sållningsprov får tas utan att det finns någon misstanke om rattfylleri-brott. Som har beskrivits i avsnitt 4.2 är det huvudsakliga syftet med provet att avgöra om det finns skälig misstanke om rattfylleribrott. Själva provtagningen, som innebär att föraren blåser i ett sållningsinstrument, är rutinbetonad och av enkel natur. Proven genomförs snabbt och utvisar ett tillförlitligt svar på om alkohol i straffbar mängd finns i utandningsluften. Ett sållningsprov innebär inte heller något mera påtagligt intrång i den personliga integriteten. I likhet med vad som uttalas i promemorian anser regeringen att sållningsprov väl kan tas av andra än de som för närvarande har denna befogenhet. Det är fråga om en väl avgränsad och mindre komplicerad uppgift. En sådan utvidgning bör kunna genomföras på ett från rättssäkerhets- och integritetssynpunkt godtagbart sätt. Enligt regeringen finns det dessutom skäl att tro att en sådan ordning skulle vinna acceptans hos allmänheten. Inte minst erfarenheterna från Ystads hamn, då endast ett fåtal av de drygt 24 000 tillfrågade förarna valde att inte medverka vid de frivilliga provtagningarna, talar för en sådan slutsats, jfr Ds 2008:68 s. 27.

Som anges i promemorian finns det flera omständigheter som talar mot att låta förslaget omfatta även bevisprov och ögonundersökning. Ett bevisprov eller en ögonundersökning förutsätter, till skillnad från vad som gäller för ett sållningsprov, att det finns misstanke om rattfylleribrott. Bedömningen av om så är fallet innefattar överväganden som är förbe-

hållna poliser samt tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen. Ett bevisprov är vidare ett straffprocessuellt tvångsmedel och ska tas inom ramen för en inledd förundersökning. Om en förundersökning inte har inletts, anses ett beslut om straffprocessuella tvångsmedel innebära ett faktiskt inledande av förundersökning, se bl.a. JO 1993/94 s. 97 och Polisrättsutredningens slutbetänkande (SOU 1995:47 s. 155). Även ett beslut om att inleda förundersökning är förbehållet tjänstemän vid de brottsbekämpande myndigheterna.

En befogenhet att ta sällningsprov måste inte heller, av praktiska eller effektivitetsmässiga skäl, följas av en rätt att ta bevisprov. När ett sällningsprov visar positivt resultat, kan en polis ta över och genomföra ett bevisprov. Motsvarande ordning gäller redan för de civilanställda bilinspektörerna, som har befogenhet att ta sällningsprov men inte bevisprov. En ögonundersökning är i förhållande till ett sällningsprov mer komplicerad och ställer högre krav på erfarenhet hos den som utför provet. Vidare är resultatet av undersökningen förenat med större osäkerhet. Undersökningen får också anses vara ett större intrång i den personliga integriteten än ett utandningsprov, jfr propositionen Drogfylleri och sjöfylleri (prop. 1998/99:43 s. 35). Den klart övervägande delen av de nykterhetsprov som tas är sällningsprov. Behovet av att vidga den krets av personer som kan ta nykterhetsprover gör sig därför främst gällande när det gäller sådana prov. Mot den angivna bakgrunden gör regeringen bedömningen att befogenheten att ta nykterhetsprov bör omfatta endast sällningsprov.

### 5.3 Kvalifikationskrav

**Regeringens förslag:** Endast den som med godkänt resultat har genomgått dels föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare, dels en för uppdraget särskild utbildning och som vid en prövning med avseende på laglydnad och lämplighet i övrigt anses lämplig för uppdraget ska kunna förordnas att ta sällningsprov i hamnar. Den som innehar ett sådant förordnande ska benämnas trafiknykterhetskontrollant. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om den särskilda utbildningen och om avgift för den.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att endast ordningsvakter och väktare i ett auktoriserat bevakningsföretag ska kunna komma i fråga för ett förordnande att ta alkoholutandningsprov. Promemorians förslag innehåller inte heller något krav på en särskild laglydnads- och lämplighetsprövning.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna instämmer med promemorians förslag eller lämnar dem utan invändningar. *Rikspolisstyrelsen* anser att det bör vara tillräckligt att en person har genomgått ordningsvakts- eller väktarutbildning och en kompletterande utbildning avseende alkoholutandningsprov samt är godkänd vid en lämplighets- och laglydnadsprövning för att kunna komma i fråga för ett förordnande att ta sällningsprov. Enligt styrelsen bör det inte krävas att personen



därutöver ska vara förordnad att tjänstgöra inom ett visst område eller en viss verksamhet (ordningsvakt) eller, när det gäller väktare, utföra bevakningsuppdrag. *Bevakningsföretagens Intresseförening (BIF)* betonar att den föreslagna verksamheten bör vara helt skild från väktares och ordningsvaktars ordinarie uppgifter. Enligt föreningen finns det annars risk för att allmänheten misstolkar vilka uppgifter och befogenheter de förordnade personerna har.

När det gäller frågan vem som ska bedriva den kompletterande utbildningen anser *Rikspolisstyrelsen* att det bör vara polismyndigheten eller någon som fått tillstånd av Rikspolisstyrelsen som ska utföra den aktuella utbildningen. Enligt *Svenska Bevakningsföretag SWEGUARD*, vore det olyckligt om polisen blir den enda utbildningsarrangören. *Sveriges Förenade Ordningsvakter (SFO)* anser att polismyndigheten bör genomföra den utbildning som krävs och även stå för alla kostnader. Vidare görs, av konkurrensskäl, gällande att alla ordningsvakter bör utbildas.

### **Skälen för regeringens förslag**

*Vem bör kunna komma i fråga för ett förordnande?*

För att säkerställa den enskildes rättssäkerhet i samband med nykterhetskontrollerna bör höga krav ställas på de personer som får befogenhet att ta alkoholutandningsprov. I promemorian görs bedömningen att ordningsvakter och väktare i ett auktoriserat bevakningsföretag generellt sett är lämpade för uppgiften att ta alkoholutandningsprov i form av sällningsprov. Regeringen delar den bedömningen.

*Rikspolisstyrelsen* har ifrågasatt om det bör krävas att en person rent faktiskt innehar ett förordnande som ordningsvakt eller en anställning som väktare för att kunna komma i fråga för ett förordnande att ta alkoholutandningsprov. Som har redogjorts för i avsnitt 4.3 och 4.4 är begreppen ordningsvakt och väktare reserverade för personer som har förordnats av polisen att medverka till att upprätthålla allmän ordning och, när det gäller väktare, personer som är godkända för anställning i ett auktoriserat bevakningsföretag och som har till uppgift att utföra bevakningstjänst. Frågan är således om det, vid sidan av genomgången ordningsvakts- eller väktarutbildning, finns skäl att kräva att en person innehar ett ordningsvaktsförordnande eller är godkänd för anställning i ett bevakningsföretag.

Några bärande skäl varför ett sådant krav bör uppställas för att en person ska kunna komma i fråga för ett förordnande att ta alkoholutandningsprov har enligt regeringen inte framkommit. Om man bortser från den laglydnads- och lämplighetsprövning som görs innan en person förordnas till ordningsvakt eller godkänns för anställning i ett bevakningsföretag, tillför inte ett sådant krav några särskilda kvalifikationer. Att ta nykterhetsprov i form av alkoholutandningsprov är dessutom en uppgift som är helt skild från de uppgifter som ordningsvakter och väktare utför med stöd av lagen (1980:578) om ordningsvakter och, när det gäller väktare, lagen (1974:191) om bevakningsföretag. En person som förordnas att ta alkoholutandningsprov skulle således inte tjänstgöra i egenskap av ordningsvakt eller väktare vid nykterhetskontrollerna. Det innebär bl.a.

att en ordningsvakt inte har de särskilda befogenheter som normalt följer med ett ordningsvaktsförordnande.

Sammantaget anser regeringen, i likhet med *Rikspolisstyrelsen*, att det inte bör krävas att en person innehar ett ordningsvaktsförordnande eller en anställning som väktare för att kunna komma i fråga för ett förordnande att ta alkoholutandningsprov. Ett grundläggande krav bör i stället vara att den som ska förordnas att ta alkoholutandningsprov har genomgått föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare med godkänt resultat.

En naturlig följd av den föreslagna ordningen är att den som förordnas att ta alkoholutandningsprov får en särskild benämning. Härigenom tydliggörs också att det är en skillnad mellan den som har förordnats att ta alkoholutandningsprov och t.ex. en ordningsvakt och en väktare. En lämplig benämning är enligt regeringen trafiknykterhetskontrollant.

### *Kompletterande utbildning*

I likhet med vad som föreslås i promemorian anser regeringen att den som ska förordnas till trafiknykterhetskontrollant bör genomgå en för uppdraget särskild utbildning. Utbildningen bör bl.a. ge praktiska kunskaper om hur fordon stoppas och sällningsinstrumentet fungerar men också omfatta relevanta rättsregler. Även bemötandefrågor bör ingå i utbildningen.

Sannolikt kommer endast en begränsad del av de personer som genomgår ordningsvakts- eller väktarutbildning komma i fråga för ett förordnande att ta alkoholutandningsprov. Regeringen anser därför att den särskilda utbildningen inte bör ingå som en del av grundutbildningen för ordningsvakter och väktare. Den bör i stället utformas som en fristående utbildning. För samma slutsats talar det förhållandet att utbildningen, som det redogörs för nedan, bör bedrivas av en och samma utbildningsanordnare. Föreskrifter om utbildningens omfattning och innehåll meddelas lämpligen i förordning eller myndighetsföreskrifter. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela föreskrifter om den särskilda utbildningen.

Utbildning av ordningsvakter får bedrivas av polismyndighet eller, om det finns särskilda skäl, av någon som har fått tillstånd av Rikspolisstyrelsen, se 6 § ordningsvaktsförordningen (1980:589). Den utbildning som väktare i dag får ges inom bevakningsbranschen, av auktoriserade bevakningsföretag eller av särskilda utbildningsföretag, jfr 2 § lagen om bevakningsföretag. Utbildningarna är avgiftsfinansierade.

Mot bakgrund av att polisen har huvudansvaret för allmän trafikövervakning i form av nykterhetskontroller och att kontrollanterna föreslås stå under ledning av polisen bör polismyndigheten, eller någon som har fått tillstånd av Rikspolisstyrelsen, bedriva den särskilda utbildningen för trafiknykterhetskontrollanter. Föreskrifter om vem som ska bedriva utbildningen kan meddelas i förordning eller myndighetsföreskrifter.

Att polismyndigheterna, som *Sveriges Förenade Ordningsvakter (SFO)* ger uttryck för, skulle bedriva den föreslagna utbildningen kostnadsfritt kan enligt regeringen inte komma i fråga. Polismyndig-

heterna bör i stället ges rätt att ta ut en avgift, motsvarande kostnaden för utbildningens genomförande, för den utbildning som genomförs av myndigheten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela föreskrifter om avgift för den särskilda utbildningen.

### *Särskild laglydnads- och lämplighetsprövning*

Det är angeläget att den som förordnas att ta alkoholutandningsprov är lämplig för uppgiften. Höga krav bör ställas på laglydnad och allmän lämplighet. För att säkerställa att en trafiknykterhetskontrollant uppfyller dessa krav bör det genomföras en prövning av hans eller hennes laglydnad och lämplighet i övrigt. En sådan prövning innebär bl.a. att utdrag ur belastnings- och misstankeregistren ska inhämtas, jfr 10 och 19 §§ förordningen (1999:1134) om belastningsregister samt 3 och 6 §§ förordningen (1999:1135) om misstankeregister.

När det gäller ordningsvakter och väktare har visserligen en sådan prövning gjorts i samband med ordningsvaktsförordnandet respektive godkännandet. I likhet med *Rikspolisstyrelsen* anser regeringen att en prövning bör genomföras i nära anslutning till att en person förordnas till trafiknykterhetskontrollant. Ett krav på en särskild laglydnads- och lämplighetsprövning bör därför införas.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att endast den som med godkänt resultat har genomgått dels föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare, dels en för uppdraget särskild utbildning och som vid en prövning med avseende på laglydnad och lämplighet i övrigt anses lämplig ska kunna förordnas till trafiknykterhetskontrollant.

## 5.4 Förordnandet

**Regeringens förslag:** Trafiknykterhetskontrollanter ska förordnas av polismyndigheten. Förordnandet ska innehålla uppgift om tjänstgöringsställe. Ett förordnande ska meddelas för högst tre år. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgift för ansökan om förordnande som trafiknykterhetskontrollant.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller emellertid inte något uttrycklig förslag om att förordnandet ska meddelas för viss tid eller att det ska innehålla uppgift om tjänstgöringsställe.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändningar. *Vägverket* framhåller att även Tullverket och Kustbevakningen bör ges behörighet att förordna väktare och ordningsvakter att ta alkoholutandningsprov.

*Malmö tingsrätt* anser att begreppet hamnars landområde är otydligt och kan medföra tillämpningsproblem. Enligt tingsrätten bör den geografiska avgränsningen framgå av de enskilda förordnandena. Även andra remissinstanser, bl.a. *JO* och *Sjöfartsinspektionen*, betonar vikten av att klargöra var befogenheten att ta sållningsprov kan utövas.

*Rikspolisstyrelsen* anser att polismyndigheten bör kunna ta ut avgift för prövningen av ansökan om förordnande.

**Skälen för regeringens förslag:** Redan den omständigheten att polisen har huvudansvaret för allmän trafikövervakning i form av nykterhetskontroller talar för att det bör vara polismyndigheten som förordnar de personer som ska ha rätt att ta alkoholutandningsprov. Till detta kommer att trafiknykterhetskontrollanterna, som regeringen återkommer till i avsnitt 5.5, ska stå under ledning av en polisman vid nykterhetskontrollerna. Regeringen anser därför att det naturliga är att polismyndigheten meddelar beslut om förordnande. Något behov av att, som *Vägverket* föreslår, även ge Tullverket och Kustbevakningen behörighet att förordna trafiknykterhetskontrollanter finns enligt regeringen inte.

Ett förordnande som trafiknykterhetskontrollant bör, i likhet med vad som gäller för ett ordningsvaktsförordnande, meddelas för viss tid, jfr 5 § lagen om ordningsvakter. Ett tidsbegränsat förordnande innebär att trafiknykterhetskontrollanternas lämplighet omprövas regelbundet. En sådan ordning medför också att polismyndigheterna har kontroll över vilka personer som över tiden i praktiken fungerar som sådana kontrollanter, jfr propositionen Om ordningsvakter och väktare (prop. 1979/80:122 s. 35 och 68). Ett förordnande bör som längst kunna meddelas för tre år.

I likhet med *Rikspolisstyrelsen* anser regeringen att en polismyndighet bör ges rätt att ta ut en avgift för prövning av ansökan om att bli förordnad till trafiknykterhetskontrollant. En sådan ordning överensstämmer med vad som gäller för prövning av ansökan om att bli förordnad till ordningsvakt eller att bli godkänd för anställning i bevakningsföretag, jfr 11 § ordningsvaktsförordningen och 16 § förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör följaktligen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgift för ansökan om förordnande som trafiknykterhetskontrollant.

Som regeringen har uttalat i avsnitt 5.2 bör den föreslagna befogenheten för trafiknykterhetskontrollanter att ta sållningsprov begränsas till hamnar. Frågan är hur denna begränsning bör utformas lagtekniskt.

Som konstateras i promemorian finns det inte i svensk rätt någon allmän definition av begreppet hamn som anger hamnens geografiska avgränsning vare sig i fråga om vattenområden eller landområden. Hamnens yttersta landgräns får i stället avgöras från fall till fall. Viss vägledning kan sökas i andra sammanhang där gränser angetts, t.ex. i planläggningsbeslut, i s.k. hamnordningar eller genom fysiska markeringar, jfr propositionen Transport av farligt gods (prop. 2005/06:51 s. 83). Därutöver kan ledning sökas i den s.k. hamnskyddsutredning som hamninnehavaren ska göra enligt lagen (2006:1209) om hamnskydd, se 3 kap. 2 § och 1 kap. 3 §.

I promemorian anges att hamnens landgräns i de svenska hamnar i vilka det finns behov av att komplettera polisens kontrollinsatser är tydligt markerade med staket eller motsvarande fysiska markeringar. Enligt promemorian torde det således inte i praktiken uppstå några svårigheter att avgöra den geografiska gränsen för var befogenheten att ta sållningsprov får utövas. *Stockholms kommun* delar inte promemorians uppfattning utan påpekar i sitt remissvar att det finns hamnar som saknar tydliga fysiska markeringar.

Av rättssäkerhetsskäl är det viktigt att det är tydligt inom vilket område en trafiknykterhetskontrollant kan utöva befogenheten att ta alkohol-utandningsprov. För att undvika att det uppstår några tveksamheter anser regeringen, i likhet med bl.a. *Malmö tingsrätt*, att ett förordnande bör innehålla uppgift om det eller de områden som det omfattar. Regeringen föreslår därför att en bestämmelse om att förordnanden ska innehålla uppgift om det eller de tjänstgöringsställen som de gäller för införs. Tjänstgöringsstället ska avse ett avgränsat område.

Var inom det utpekade området som nykterhetskontrollerna ska utföras, dvs. var själva kontrollplatsen ska vara belägen, bör bestämmas i samråd med hamnen så att kontrollerna inte stör den egentliga hamnverksamheten mer än nödvändigt. Om Tullverket eller Kustbevakningen bedriver verksamhet i hamnen bör samråd ske även med dessa.

## 5.5 Ledningsfrågor

**Regeringens förslag:** Trafiknykterhetskontrollanten ska stå under ledning av en polisman vid kontrollerna. En trafiknykterhetskontrollant har en skyldighet att informera polisen om förhållanden som rör hans eller hennes verksamhet. Innan en trafiknykterhetskontroll anordnas ska den som avser att anlita trafiknykterhetskontrollanter samråda med polismyndigheten.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag innehåller dock inga bestämmelser om informations-skyldighet eller om samråd.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna, med undantag av *Svenska polisförbundet*, tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. Enligt polisförbundet bör det inte komma i fråga att enskilda poliser åläggs ett ansvar för att säkerställa att varje ingripande sker i överensstämmelse med gällande regler. *Vägverket* anser att även behörig personal vid Tullverket och Kustbevakningen bör ha rätt att leda den föreslagna verksamheten.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Under polismands ledning*

Enligt promemorian bör de personer som förordnas att ta alkohol-utandningsprov stå under ledning av en polisman vid nykterhetskontrollerna. Regeringen delar den bedömningen.

Att den som utför kontrollerna ska stå under ledning av en polisman innebär enligt promemorian att polis måste finnas omedelbart tillgänglig på kontrollplatsen. Flera remissinstanser, bl.a. *Stockholms kommun* och *Svenska Bevakningsföretag SVEGUARD*, har invänt mot ett sådant synsätt och anser att ledningen i stället bör kunna ske på distans.

Enligt regeringen har det inte framkommit några omständigheter som talar för att det skulle finnas behov av konstant polisiär närvaro vid de nu aktuella kontrollerna. Kontrollerna är typiskt sett rutinbetonade och av enkel beskaffenhet. Erfarenheterna från nykterhetskontrollerna i Ystads

hamn, då polisen inte alltid var närvarande på kontrollplatsen, visar inte heller på något sådant behov. Att ledningen i vissa fall bör kunna ske på distans överensstämmer dessutom med vad som gäller vid säkerhetskontroller på flygplatser samt vid kontroller som utförs av hamnskydds-kontrollanter i hamnar och av sjöfartsskyddskontrollanter på fartyg och i hamnanläggningar, jfr 2 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd, 4 kap. 3 § lagen om hamnskydd och 16 § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd samt propositionerna Lag om sjöfartsskydd (prop. 2003/04:106 s. 70) och Hamnskydd (prop. 2005/06:212 s. 80). Något krav på polisiär närvaro gäller inte heller för bilinspektörer som tar alkoholutandningsprov. Regeringen delar således inte promemorians uppfattning att kravet på polisiär ledning innebär att en polisman alltid måste finnas omedelbart tillgänglig på kontrollplatsen. Frågan om polispersonal måste närvara på själva kontrollplatsen får i stället avgöras av den berörda polismyndigheten utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Utgångspunkten bör dock vara att polisens resurser inte tas i anspråk för de direkta kontrolluppgifterna eftersom dessa väl kan utföras av utbildade kontrollanter.

Enligt *Vägverket* bör den som förordnas att ta alkoholutandningsprov även kunna stå under ledning av tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen. Polisen harhuvudansvaret för trafikövervakning i form av nykterhetskontroller (se avsnitt 5.2). Regeringen anser därför att det naturliga är att polisen leder den föreslagna verksamheten. För samma slutsats talar det förhållandet att det är polismyndigheten som enligt regeringens förslag förordnar trafiknykterhetskontrollanter och som tillhandahåller de sållningsinstrument som används vid kontrollerna. Att tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen sedan den 1 juli 2008 har möjlighet att besluta om att inleda förundersökning om rattfylleribrott förändrar inte den bedömningen. Regeringen anser sammanfattningsvis att det bör ankomma endast på polisen att leda kontrollerna. Därmed kommer det inte att råda någon tvekan om under vems ledning trafiknykterhetskontrollanten står.

### *Samråd*

En förutsättning för att polisen ska kunna utöva det föreslagna ledningsansvaret är att polisen har kännedom om i vilka hamnar och vid vilka tidpunkter trafiknykterhetskontroller planeras. För att säkerställa att polisen får nödvändig information bör en samrådsskyldighet införas för de hamnar eller kommuner som avser att anlita trafiknykterhetskontrollanter. Samrådet bör, förutom tidpunkt och plats, innefatta formerna för kontrollerna, bl.a. kontrollinsatsens omfattning, behovet av polisiär närvaro och de mera praktiska detaljerna rörande kontrollerna.

### *Informationsskyldighet*

I likhet med vad som gäller för ordningsvakter bör trafiknykterhetskontrollanter ha en skyldighet att hålla polismyndigheten underrättad om förhållanden som rör trafiknykterhetskontrollantens verksamhet och som är av sådan art att polisen bör känna till dem, jfr 7 § lagen om ordnings-

vakter. Detta innebär bl.a. att trafiknykterhetskontrollanten är skyldig att, om polisen inte är närvarande på kontrollplatsen, omgående kontakta polisen om ett sållningsprov indikerar att en förare är alkoholpåverkad. Vidare ska trafiknykterhetskontrollanten omedelbart underrätta polisen om en förare vägrar att stanna på kontrollantens anvisning eller om det i övrigt uppstår ordningsstörningar i samband med kontrollerna. Om det behövs bör en skriftlig rapport upprättas.

## 5.6 Befogenheter i samband med kontrollerna

**Regeringens förslag:** En trafiknykterhetskontrollant ska ha befogenhet att stoppa fordon för provtagning.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändningar. *Rikspolisstyrelsen* och *Svenska Bevakningsföretag SWEGUARD* anser att en person som har förordnats att ta alkoholutandningsprov också bör ha befogenhet att tillfälligt omhänderta bl.a. fordonsnycklar.

Flera remissinstanser, däribland *Rikspolisstyrelsen* och *Bevakningsföretagens Intresseförening (BIF)*, påtalar att det bör vara straffbart för en förare att inte stanna på anvisning av den som har förordnats att ta alkoholutandningsprov.

**Skälen för regeringens förslag:** Den i regeringsformen tillförsäkrade friheten för var och en att förflytta sig inom landet inskränks tillfälligt för dem som färdas i ett fordon när fordonet stoppas t.ex. för att ett alkoholutandningsprov ska tas, jfr 2 kap. 8 § regeringsformen. Rörelsefriheten inskränks såväl för den förare som ska kontrolleras som för eventuella passagerare. Att möjliggöra alkoholkontroller i trafiken har ansetts vara ett godtagbart ändamål för att inskränka rörelsefriheten, jfr propositionen *Ändringar i polislagen m.m. (prop. 1996/97:175)*, bet. 1997/98JuU7, rskr. 1997/98:138. Det nu sagda gäller oberoende av vem som genomför kontrollen.

Enligt promemorian är det av praktiska skäl närmast nödvändigt att de personer som förordnas att ta alkoholutandningsprov i hamnar också ges rätt att stoppa ett fordon. En annan ordning skulle innebära en alltför stor effektivitetsförlust. Regeringen delar den bedömningen. En befogenhet att stoppa fordon bör följaktligen införas för trafiknykterhetskontrollanter. Det överensstämmer också med vad som gäller för övriga yrkeskategorier som har rätt att ta alkoholutandningsprov, dvs. polismän, bilinspektörer samt tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen.

Polismän och tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen har, utöver rätten att stoppa fordon, befogenhet att vidta ett flertal åtgärder för att ingripa mot rattfylleri (se avsnitt 4.2). I vissa situationer får de t.ex. ta egendom i beslag, göra husrannsakan samt besluta om kroppsvisitation och kroppsbesiktning. Vidare har de rätt att under vissa förhållanden använda våld, exempelvis om ett fordon ska stoppas, samt omhänderta fordonsnycklar och körkort. Befogenheterna omfattar, som nämnts,

endast polismän och tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen. De gäller alltså inte för bilinspektörer.

*Rikspolisstyrelsen* och *Svenska Bevakningsföretag SVEGUARD* anser att en person som har förordnats att ta alkoholutandningsprov bör ha befogenhet att, i syfte att förhindra rattfylleribrott, tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet, jfr 24 a § polislagen (1984:387). I promemorian görs bedömningen att det inte finns behov av några ytterligare befogenheter, utöver rätten att stoppa fordon, för att de föreslagna trafiknykterhetskontrollerna ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt. En stor majoritet av remissinstanserna delar den uppfattningen. Det bevakningsföretag som utförde de frivilliga nykterhetskontrollerna i Ystads hamn under 2007 har inte heller sett något behov av ytterligare befogenheter för att kunna utföra uppgiften, se Ds 2008:68 s. 87. Vid dessa kontroller valde färre än två promille av de tillfrågade förarna att inte medverka.

Mot den angivna bakgrunden får behovet av ytterligare befogenheter bedömas som litet. Regeringen anser därför, i likhet med vad som uttalas i promemorian, att befogenheten att ta sållningsprov inte bör vara förenad med några ytterligare befogenheter än rätten att stoppa fordon. Det överensstämmer också med vad som redan gäller för bilinspektörer. Regeringen föreslår följaktligen att en trafiknykterhetskontrollant som ska ta ett alkoholutandningsprov ska ha samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § 4 polislagen att stoppa ett fordon.

Att det är straffbart att inte följa en trafiknykterhetskontrollants, eller en bilinspektörs, uppmaning att stanna fordonet följer redan av allmänna regler, jfr 2 kap. 3 § och 14 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

Som flera av remissinstanserna påpekar är det av stor vikt att det är tydligt för allmänheten vilka befogenheter de personer som har till uppgift att ta alkoholutandningsprov innehar. För att minska risken för att allmänheten förväxlar en trafiknykterhetskontrollant med exempelvis en polis eller en ordningsvakt anser regeringen, i likhet med bl.a. *Rikspolisstyrelsen*, att kontrollanterna bör ha en uniformering och funktionsbeteckning som särskiljer dem från andra yrkeskategorier. Föreskrifter om trafiknykterhetskontrollanters utrustning och uniformering meddelas lämpligen i förordning eller i myndighetsföreskrifter, jfr 9 § ordningsvaktsförordningen.

## 5.7 Återkallelse och avstängning

**Regeringens förslag:** Ett förordnande som trafiknykterhetskontrollant ska kunna återkallas. Om det kan antas att förordnandet kommer att återkallas, får polismyndigheten stänga av en kontrollant i avvaktan på att frågan om återkallelse har prövats slutligt. Även om det inte är aktuellt att återkalla förordnandet ska polismyndigheten, om trafiknykterhetskontrollanten åsidosätter vad som åligger honom eller henne i verksamheten, få stänga av kontrollanten för ett visst tjänstgöringstillfälle. Vid fara i dröjsmål får polisman meddela beslut om avstängning. Ett sådant beslut ska skyndsamt anmälas till polismyndigheten. Om avstängningen inte redan har upphört ska polismyndigheten pröva om den ska bestå.



**Promemorians förslag** innehåller inte några bestämmelser om återkallelse eller avstängning.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* och *Kammarrätten i Jönköping* anser att polismyndigheten bör ha möjlighet att återkalla ett förordnande att ta alkoholutandningsprov. Rikspolisstyrelsen anser därutöver att det bör vara möjligt för polismyndigheten att stänga av en person från tjänstgöring och för en polisman att, vid fara i dröjsmål, besluta om sådan avstängning.

**Skälen för regeringens förslag:** Som har framhållits i det föregående är det angeläget att de personer som förordnas att ta alkoholutandningsprov är lämpade för uppgiften. Enligt regeringen bör det därför vara möjligt att återkalla ett förordnande som trafiknykterhetskontrollant om kontrollanten inte längre är lämplig för uppgiften eller missköter den. Som utvecklas närmare i författningskommentaren bör t.ex. brott alltid leda till en prövning om förordnandet ska återkallas. Även misskötsamhet av annat slag, t.ex. olämpligt uppträdande vid upprepade tillfällen, bör leda till att återkallelse av förordnandet aktualiseras.

När det gäller ordningsvakter har den myndighet som ska besluta om återkallelse möjlighet att, i avvaktan på att frågan om återkallelse prövats slutligt, vägra ordningsvakten att tjänstgöra, se 9 § andra stycket lagen om ordningsvakter. Avstängning får ske när det kan antas att förordnandet kommer att återkallas. Även om det inte är aktuellt att återkalla ett förordnande, får en ordningsvakt i vissa fall stängas av för ett visst tjänstgöringstillfälle. Ett sådant avstängningsbeslut kan t.ex. aktualiseras när ordningsvakten uppträtt på sådant sätt att han eller hon lämpligen inte bör tjänstgöra mer vid det aktuella tillfället men det ändå inte finns tillräckliga skäl att anta att uppträdandet kan leda till att förordnandet återkallas, jfr prop. 1979/80:122 s. 71. Om myndighetens beslut inte kan avvaktas får en polisman besluta om avstängning, se 9 § tredje stycket lagen om ordningsvakter. Det kan t.ex. vara fråga om att omedelbart skilja en berusad ordningsvakt från tjänsten.

Enligt regeringen finns ett behov av att kunna vägra en trafiknykterhetskontrollant att tjänstgöra i motsvarande fall. Följaktligen bör, som *Rikspolisstyrelsen* föreslår, polismyndigheten ges möjlighet att stänga av en trafiknykterhetskontrollant från tjänstgöring. Beslut om avstängning bör kunna meddelas såväl i avvaktan på att frågan om återkallelse har prövats slutligt som för ett visst tjänstgöringstillfälle. Om det är så brådskande att polismyndighetens beslut inte kan inväntas bör en polisman få meddela beslut om avstängning. Ett sådant beslut ska skyndsamt anmälas till den polismyndighet som har förordnat trafiknykterhetskontrollanten. Om avstängningen inte redan upphört ska polismyndigheten omedelbart pröva om den ska bestå.

## 5.8 Tystnadsplikt

<p><b>Regeringens förslag:</b> En trafiknykterhetskontrollant får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdrag har fått veta om en enskilds personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för beivrande av brott.</p>
--

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna lämnar förslaget utan invändningar eller kommenterar det inte särskilt.

**Skälen för regeringens förslag:** Bestämmelser om tystnadsplikt i det allmännas verksamhet och om förbud att lämna ut allmänna handlingar finns i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Bestämmelserna innebär ett förbud mot att röja en uppgift, vare sig det sker muntligen, genom att allmän handling lämnas ut eller på något annat sätt, se 1 kap. 1 §. Förbudet gäller för myndigheter samt för en person som fått kännedom om uppgiften genom att för det allmännas räkning delta i en myndighets verksamhet på grund av anställning eller uppdrag hos myndigheten, på grund av tjänsteplikt eller på annan liknande grund, se 2 kap. 1 §.

Enligt 35 kap. 1 § första stycket gäller – om inte annat följer av 2, 6 eller 7 § samma kapitel – sekretess för uppgift om en enskilds personliga och ekonomiska förhållanden om uppgiften förekommer i bl.a. utredning enligt bestämmelserna om förundersökning i brottmål (punkten 1) och i angelägenhet som avser användning av tvångsmedel i brottmål eller i annan verksamhet för att förebygga brott (punkten 2). Sekretessen gäller med ett s.k. omvänt skaderekvisit. Det innebär att uppgifterna får röjas endast om det står klart att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne inte lider skada eller men. Presumtionen är alltså att uppgifterna omfattas av sekretess.

Motsvarande sekretessregler till skydd för det allmännas brottsförebyggande och brottsbeivrande verksamhet finns i 18 kap. 1 §. Enligt första stycket gäller sekretess för uppgift som hänför sig till förundersökning i brottmål eller till angelägenhet som avser användning av tvångsmedel i sådant mål eller i annan verksamhet för att förebygga brott. Sekretessen gäller om det kan antas att syftet med beslutade eller förutsedda åtgärder motverkas eller den framtida verksamheten skadas om uppgiften röjs.

Enligt regeringen får, i likhet med vad som anges i promemorian, alkohol-utandningsprov anses omfattas av uttrycket ”tvångsmedel i brottmål” i de nyss nämnda paragraferna, jfr Eva Lenberg m.fl. Offentlighets- och sekretesslagen – En kommentar, s. 18:1:2 och 35:1:3. En uppgift om en enskilds personliga förhållanden som hänför sig till sådan provtagning omfattas alltså som huvudregel av sekretess.

Offentlighets- och sekretesslagen blir emellertid tillämplig på trafiknykterhetskontrollanter endast i den mån dessa kan anses vara knutna till en polismyndighet på det sätt som anges i 2 kap. 1 § andra stycket, dvs. om de för det allmännas räkning deltar i myndighetens verksamhet på grund av anställning eller uppdrag hos myndigheten, på grund av tjänsteplikt eller på annan liknande grund. En trafiknykterhetskontrollant som utför nykterhetskontroller på uppdrag av en polismyndighet bör som regel omfattas av bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen. I övriga fall torde det dock inte finnas en sådan anknytning till polismyndigheten att offentlighets- och sekretesslagen blir tillämplig. Enligt regeringen bör en motsvarande tystnadsplikt gälla även i dessa fall. Regeringen föreslår därför att det införs en bestämmelse om att en trafiknykterhetskontrollant inte obehörigen får röja eller utnyttja vad han

eller hon på grund av uppdraget har fått veta om enskilda personliga förhållanden eller om förhållanden om betydelse för beivrandet av brott.

Ett åsidosättande av tystnadsplikt kan föranleda ansvar enligt bestämmelserna i 20 kap. 3 § brottsbalken om brott mot tystnadsplikt.

## 5.9 Befogenhet för kommuner att anlita trafiknykterhetskontrollanter

**Regeringens förslag:** Kommuner får anlita trafiknykterhetskontrollanter att utföra trafiknykterhetskontroller i hamnar.

**Promemorians förslag:** Promemorian behandlar inte frågan om utvidgad kompetens för kommunerna.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte yttrat sig i frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** I lagrådsremissen föreslås en möjlighet för särskilt förordnade personer, trafiknykterhetskontrollanter, att ta alkoholutandningsprov i form av sällningsprov i hamnar. Den föreslagna verksamheten har sin bakgrund i den verksamhet som bedrevs i Ystads hamn våren 2007. En av utgångspunkterna för förslagen är således att i första hand de bolag eller kommuner som äger hamnen eller bedriver hamnverksamheten initierar sådana nykterhetskontroller och bekostar de kontrollanter som utför dessa.

I Sverige finns i dag ca femtio allmänna hamnar som är öppna för allmän kommersiell sjöfart, se propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35 s. 189 f.). Merparten av de allmänna hamnarna är kommunägda. Driftsformen kan variera men normalt drivs verksamheten i aktiebolagsform. Aktiebolagen ägs oftast, helt eller delvis, av kommunen. Andra hamnar drivs i stället som en del av den kommunala förvaltningen.

En förutsättning för att kommuner ska få anlita trafiknykterhetskontrollanter att utföra nykterhetskontroller i hamnar är att de har befogenhet att ägna sig åt sådan verksamhet. Detsamma gäller de kommunägda bolagen.

Inom kommunalrätten finns vissa grundprinciper som begränsar den kommunala kompetensen. Dessa grundprinciper, som har utvecklats i rättspraxis, har i samband med översyner under 1990-talet förts in i kommunallagen (1991:900). Principerna utgörs dels av kompetensbegränsande principer, dels av vissa principer som aktualiseras när en kommun agerar inom ramen för sin kompetens.

De kompetensbegränsande principerna anger den yttre ramen för kommunernas handlingsfrihet. Till dessa principer hör förbudet att ta sig an uppgifter som enbart ankommer på någon annan, se 2 kap. 1 § kommunallagen. En kommun får exempelvis inte ägna sig åt rent statliga angelägenheter. Det innebär också, som huvudregel, ett förbud mot att engagera sig ekonomiskt i sådana angelägenheter. Den kommunala kompetensen kan utvidgas genom bestämmelser i lag, jfr 2 kap. 4 § kommunallagen. Ett flertal sådana kompetensutvidgande lagar har nyligen sammanförts i en gemensam lag, lagen (2009:47) om vissa kommunala

befogenheter, se propositionen Kommunala kompetensfrågor (prop. 2008/09:21), bet. 2008/09:KU5, rskr. 2008/09:157.

Trafikövervakning i form av nykterhetskontroller är en polisiär och därmed statlig angelägenhet. Förbudet att utföra uppgifter som handhas enbart av annan innebär alltså att kommunerna är förhindrade att ägna sig åt sådan verksamhet, jfr 2 kap. 1 § kommunallagen. Av 8 kap. 5 § regeringsformen följer att föreskrifter om kommuners befogenheter ska anges i lag. Befogenheten för kommuner att utföra nykterhetskontroller måste således anges i lag.

Behovet av ytterligare trafiknykterhetskontroller i en hamn styrs av naturliga skäl inte i första hand av vem som äger hamnen eller bedriver hamnverksamheten. Ett sådant behov kan uppkomma såväl i kommunägda hamnar som i hamnar som drivs eller ägs av privata intressenter. För att de förslag som nu lämnas ska få tillräckligt genomslag bör det vara möjligt för den som äger hamnen eller bedriver hamnverksamheten att initiera och bekosta nykterhetskontroller med trafiknykterhetskontrollanter, oavsett driftsform eller ägandeförhållanden. Regeringen föreslår därför att en kompetensutvidgande bestämmelse som ger kommunerna befogenhet att anlita trafiknykterhetskontrollanter införs.

## 5.10 Lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar

**Regeringens förslag:** Befogenhet för trafiknykterhetskontrollanter att ta sållningsprov i hamnar införs på försök under en period av tre år. Bestämmelserna tas in i en ny tillfällig lag. Polismyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen, får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås emellertid att en upplysning om den tillfälliga lagen förs in i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som uttalar sig i frågan tillstyrker eller lämnar promemorians förslag utan invändningar. *Brottsförebyggande rådet (Brå)* anser dock att den föreslagna försöksperioden är något lång.

**Skälen för regeringens förslag:** Förslagen kan antas öka möjligheterna att förebygga och upptäcka trafiknykterhetsbrott och därigenom bidra till en förbättrad trafiksäkerhet. Det i sig talar för att det redan nu bör införas permanenta regler om befogenhet för trafiknykterhetskontrollanter att ta alkoholutandningsprov i hamnar. Förslagen innebär emellertid att särskilt förordnade personer får befogenhet att utföra en uppgift som i dag är förbehållen polisen, Tullverket och Kustbevakningen. Det i sig innebär en relativt stor förändring i förhållande till nuvarande ordning. Uppgiften ställer också krav på nya former av samarbete med polisen samt på ny utbildning och nya former för förordnanden. Regeringen anser därför, i likhet med vad som anges i promemorian, att det är lämpligt att inleda med en försöksverksamhet.

Enligt *Brå* bör försöksperioden vara ett och ett halvt till två år i stället för tre år som föreslås i promemorian. Mot bakgrund av de relativt stora förändringar som systemet med trafiknykterhetskontrollanter innebär, och för att få ett tillräckligt underlag för att utvärdera verksamheten, delar emellertid regeringen promemorians bedömning att en försöksperiod om tre år är en lämplig avvägning.

Den föreslagna verksamheten kan utformas på olika sätt. För att det ska vara möjligt att bedöma om den föreslagna lagen har tillgodosett de syften som eftersträvas bör lagen och dess tillämpning utvärderas. En utvärdering bör ge information om i vilken omfattning systemet med trafiknykterhetskontrollanter har utnyttjats, bl.a. hur många trafiknykterhetskontrollanter som har förordnats och hur många sällningsprov som har genomförts. Av utvärderingen bör framgå om det bedöms finnas behov av ytterligare befogenheter för att kontrollerna ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt. Redovisningen bör också innehålla information om eventuella tillämpningsproblem. Som *Brå* påpekar 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. Regeringen avser följaktligen att besluta om en sådan utvärdering. Regeringen kommer att återkomma till frågan om utvärderingens närmare utformning i samband med att den beslutas.

När det gäller den lagtekniska utformningen av den föreslagna verksamheten anser regeringen, i likhet med vad som föreslås i promemorian, att bestämmelserna bör placeras i en ny tillfällig lag. Inte minst det förhållandet att det är fråga om en försöksverksamhet talar för att bestämmelserna placeras i en särskild lag. Regeringen föreslår följaktligen att befogenheten för trafiknykterhetskontrollanter att ta alkoholutandningsprov i hamnar regleras i en ny tillfällig lag. Eftersom den föreslagna lagen är tidsbegränsad bör, till skillnad från vad som föreslås i promemorian, någon upplysning om lagen inte föras in i lagen om alkoholutandningsprov.

Det bör vara möjligt att överklaga polismyndighetens beslut i ärenden enligt den föreslagna lagen eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen, t.ex. ett beslut varigenom ett förordnande återkallas. Besluten bör överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätt.

Lagen har utformats med beaktande av de av regeringen föreslagna ändringarna i lagen om alkoholutandningsprov, se propositionen En nedre promillegräns för sjöfylleri (prop. 2009/10:76), som för närvarande är föremål för riksdagsbehandling.

## 6 Ikraftträdande och giltighetstid

**Regeringens förslag:** Den nya lagen träder i kraft den 1 juli 2010 och gäller till och med den 30 juni 2013.

**Promemorians förslag:** Bestämmelserna i den tillfälliga lagen ska träda i kraft den 1 juli 2009 och gälla till och med den 30 juni 2012.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte haft några synpunkter i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** Lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. De föreslås därför träda i kraft den 1 juli 2010. Som anges i avsnitt 5.10 är det lämpligt att låta försöksverksamheten pågå under tre år. Den nya lagen ska därför gälla till och med den 30 juni 2013. Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte.

## 7 Ekonomiska konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Eventuella ökade kostnader för berörda myndigheter till följd av förslagen ska finansieras inom ramen för befintliga anslag.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna har inte framfört några synpunkter. *Malmö tingsrätt* anser att det finns risk för att förslaget inte genomförs i önskvärd omfattning i de delar av landet där det finns flera större hamnar. Enligt tingsrätten bör ytterligare medel därför ges till berörda polismyndigheter för att säkerställa att förslaget får tillräckligt genomslag. Även *Rikspolisstyrelsen* anser att polisen bör ges extra medel för de tillkommande kostnader som förslagen innebär. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anser att utredaren har underskattat de ekonomiska konsekvenserna av förslaget och att dessa bör utredas vidare. *Malmö kommun* menar att kostnaderna för förslagets genomförande inte ska belasta kommunerna eller de kommunala bolag som bedriver hamnverksamheten. *Umeå kommun* och *Sveriges Hamnar* framhåller att ett hamnbolags roll är att initiera eventuell kontrollverksamhet i den egna hamnen och efter egna överväganden bidra med resurser till verksamheten.

**Skälen för regeringens bedömning:** Syftet med den föreslagna försöksverksamheten är att möjliggöra fler nykterhetskontroller av förare som ankommer med bilfärjor till Sveriges hamnar. Fler kontroller leder sannolikt till att fler rattfylleribrott upptäcks. Rättsväsendets arbete för utredning och lagföring kan därmed komma att öka något. Kostnaderna för detta merarbete, liksom Kriminalvårdens kostnader för verkställighet, torde dock bli marginella. Regeringen delar därför promemorians bedömning att kostnadsökningarna i denna del kan finansieras inom befintliga anslagsramar.

Ett beslut som en polismyndighet har meddelat i ett ärende enligt den föreslagna lagen får enligt förslaget överklagas till allmän förvaltnings-

domstol. Förslaget kan således innebära en viss ökad belastning för domstolarna. Som anges i promemorian kommer denna möjlighet sannolikt att utnyttjas sparsamt. En bedömning som får stöd bl.a. av antalet överklagade beslut enligt lagen (1980:578) om ordningsvakter, vilka är få. Regeringen uppskattar att det maximalt kommer att röra sig om en handfull ärenden per år. De kostnadsökningar som förslaget kan medföra för de allmänna förvaltningsdomstolarna är därför inte större än att de kan finansieras inom domstolarnas befintliga anslag.

En av utgångspunkterna för regeringens förslag är att de kommuner eller bolag som äger och bedriver verksamheten i en hamn är beredda att bära kostnaderna för trafiknykterhetskontrollanternas arbete. Vid de frivilliga nykterhetskontrollerna i Ystads hamn bekostade det kommunägda aktiebolag som bedriver hamnverksamheten där väktarnas arbete med provtagning. Även andra hamnbolag har ställt sig positiva till att finansiera en motsvarande verksamhet, vilket framgår av promemorian. Den föreslagna försöksverksamheten kommer att medföra kostnader för de kommuner eller kommunägda bolag som väljer att anlita trafiknykterhetskontrollanter. Den största kostnadsposten avser kontrollanternas arbete. Därutöver uppkommer ett visst administrativt merarbete. Hur stora kostnader som uppkommer för kommunerna beror uteslutande på i vilken omfattning som de, inom ramen för det kommunala självstyret, väljer att utnyttja systemet med trafiknykterhetskontrollanter. Eftersom det är en frivillig uppgift är den kommunala finansieringsprincipen inte tillämplig.

Även polisen, som har huvudansvaret för trafikövervakning i form av nykterhetskontroller, kan anlita trafiknykterhetskontrollanter att utföra kontroller i hamnar. Detta kan givetvis ske utan initiativ från den som äger hamnen eller driver hamnverksamheten. Enligt *Rikspolisstyrelsen* saknar polisen för närvarande ekonomiska resurser att för egen del uppdra åt andra att utföra trafiknykterhetskontroller. I vilken utsträckning polismyndigheterna väljer att utnyttja denna möjlighet är dock en fråga om hur myndigheterna använder tilldelade anslag.

De kostnader som uppkommer för polisens ledning av trafiknykterhetskontrollanternas arbete liksom för det polisiära arbete som polisen själv kan komma att utföra på en kontrollplats bör naturligtvis stanna på polisen. Som har redogjorts för tidigare ska polisens resurser inte tas i anspråk för de direkta kontrolluppgifterna. Polisens ledning innebär inte heller ett krav på konstant polisiär närvaro på kontrollplatsen. Polisens kostnader i dessa delar bör således bli relativt begränsade. Fler nykterhetskontroller i hamnarna torde dessutom medföra att polisens trafiknykterhetsarbete i övriga delar av länet underlättas något.

Som anges i promemorian är det naturligt att polisen, som har huvudansvaret för trafiknykterhetskontroller och som ska leda trafiknykterhetskontrollanternas arbete, tillhandahåller den utrustning som behövs för provtagningen. Enligt *Rikspolisstyrelsen* kommer inköp av sällningsinstrument sannolikt att föranleda beaktansvärda kostnader för polisen. Härutöver tillkommer kostnader för bl.a. tömning, kalibrering och översyn av instrumenten.

Det sällningsinstrument som polisen använder i dag kostar ca 3 500 kr i inköp. Kostnaden för inköp av ytterligare instrument beror i första hand på vilken omfattning försöksverksamheten får. Även om förslaget skulle

få fullt genomslag bör den sammanlagda kostnaden för inköp knappast överstiga 250 000 kr för hela försöksperioden. Denna kostnad samt de marginella kostnader som uppkommer för kalibrering m.m. är enligt regeringen inte större än att de kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Förslaget ställer krav på viss kompletterande utbildning. Utbildningen, liksom polisens kostnader för prövning av ansökan om att bli förordnad till trafiknykterhetskontrollant, föreslås vara avgiftsfinansierade. Några kostnader för det allmänna uppstår därför inte till följd av förslaget i denna del.

Regeringen bedömer sammantaget att eventuella kostnader för de berörda myndigheterna till följd av förslagen inte är större än att de kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.



## 8 Författningskommentar

### Förslaget till lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroll i hamnar som utförs av särskilt förordnade trafiknykterhetskontrollanter.

Av paragrafen följer att ett system med särskilda trafiknykterhetskontrollanter i hamnar införs på försök. Försöksverksamheten regleras av bestämmelserna i lagen. Av bestämmelsen om ikraftträdande följer att lagen är tidsbegränsad till 3 år och gäller till och med den 30 juni 2013.

**2 §** En trafiknykterhetskontrollant får i hamnar ta prov enligt 2 § första stycket 1 lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Vid provtagningen ska 2 § andra och tredje styckena lagen om alkoholutandningsprov tillämpas.

Paragrafen innehåller bestämmelser om trafiknykterhetskontrollanters befogenhet att ta alkoholutandningsprov och hur provtagningen ska ske. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.

Hänvisningen till 2 § första stycket 1 lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov innebär att en trafiknykterhetskontrollant får ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på förare av motordrivna fordon, om inte fordonet är avsett att föras av gående. Ett sådant prov får tas utan att det föreligger någon misstanke om rattfylleribrott. I andra meningen görs en hänvisning till 2 § andra och tredje styckena lagen om alkoholutandningsprov. Därigenom regleras hur sållningsprov ska tas. Bestämmelserna innebär bl.a. att provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilket provet tas för allmän uppmärksamhet. Vidare innebär de att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där personen kontrolleras eller ett ingripande mot honom eller henne sker. Av bestämmelserna följer också att, om den undersökte begär det, protokoll ska föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

Paragrafen har utformats med beaktande av de av regeringen föreslagna ändringarna i 2 § lagen om alkoholutandningsprov, se propositionen En nedre promillegräns för sjöfylleri (prop. 2009/10:76).

**3 §** Till trafiknykterhetskontrollant får den förordnas som

1. med godkänt resultat har genomgått dels föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare, dels en för uppdraget särskild utbildning, och
2. med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den särskilda utbildning som avses i första stycket 1.

I paragrafen anges de krav som måste vara uppfyllda för att en person ska kunna förordnas till trafiknykterhetskontrollant. Den har behandlats i avsnitt 5.3.

Av *första stycket 1* följer att endast den som med godkänt resultat har genomgått föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare kan komma i fråga för ett förordnande till trafiknykterhetskontrollant. De utbildningar som avses är de av Rikspolisstyrelsen föreskrivna grund-

utbildningarna för ordningsvakter och väktare, jfr 6 § ordningsvaktsförordningen (1980:589) och 28 § förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m. Av punkten följer vidare att den som ska förordnas till trafiknykterhetskontrollant även ska ha genomgått en för uppdraget särskild utbildning med godkänt resultat. Utbildningen ska bl.a. ge praktiska kunskaper om hur fordon stoppas och sållningsinstrumentet används men också omfatta relevanta rättsregler.

I *första stycket 2* föreskrivs att endast den som med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget får förordnas till trafiknykterhetskontrollant. Det innebär att polismyndigheten ska kontrollera en persons laglydnad och lämplighet i övrigt innan han eller hon förordnas. Prövningen innebär bl.a. att utdrag ur belastnings- och misstankeregistren ska inhämtas, jfr 10 och 19 §§ förordningen (1999:1134) om belastningsregister samt 3 och 6 §§ förordningen (1999:1135) om misstankeregister. Vid prövningen bör den som är dömd för brott under de senaste fem åren normalt inte anses lämplig. Bedömningen bör dock, utöver den tid som förflutit från det att brottet begicks, även grundas på brottets straffvärde och omständigheterna vid brottet. Enstaka trafikförseelser bör t.ex. inte medföra att personen inte anses lämplig. Lämplighetsbedömningen i övrigt handlar framför allt om att kontrollera om personen har missbruksproblem eller om det finns andra omständigheter som talar för att han eller hon inte kommer kunna utföra uppgiften på ett godtagbart sätt. En person som vid flera tillfällen har varit föremål för ingripanden med stöd av lagen (1976:511) om omhändertaganden av berusade personer m.m. eller 13 § polislagen (1984:387) bör exempelvis inte kunna komma i fråga för ett förordnande. De aktuella kontrollerna ska göras i anslutning till att ansökan om att bli förordnad till trafiknykterhetskontrollant prövas. Det är alltså inte tillräckligt att en motsvarande kontroll har gjorts i samband med att personen förordnats till ordningsvakt eller godkänts för anställning i ett bevakningsföretag.

*Andra stycket* innehåller ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om den för uppdraget särskilda utbildningen som avses i punkten 1.

**4 §** En trafiknykterhetskontrollant förordnas av polismyndigheten. Förordnandet meddelas för viss tid, högst tre år. I förordnandet ska tjänstgöringsställe anges.

Paragrafen innehåller bestämmelser om förordnande. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.4.

Av paragrafen följer att det är polismyndigheten som förordnar trafiknykterhetskontrollanter. Förordnandet meddelas av polismyndigheten i det distrikt där tjänstgöringsstället är beläget. Ett förordnande meddelas för en viss tid, dock högst tre år. Som huvudregel bör ett förordnande kunna meddelas för tre år eller, om den tidsbegränsade lagen upphör att gälla innan dess, till det datum då lagen upphör att gälla. Förordnanden på kortare tid kan komma i fråga i vissa speciella situationer, t.ex. om förordnandet avser en viss specifik kontrollinsats. Av paragrafen följer vidare att förordnandet ska innehålla uppgift om tjänstgöringsställe. Med tjänstgöringsställe avses den hamn för vilken förordnandet ska gälla. Om hamnområdet är tydligt markerat med staket eller motsvarande fysiska markeringar är det i regel tillräckligt att ange att förordnandet gäller inom

det utmärkta området. I andra fall måste ett eller flera utpekade områden inom hamnen anges, t.ex. kajer, upplagsplatser, vägar eller infarter till terminalområdet och särskilt upplåtna parkeringsplatser. Området ska anges med sådan tydlighet att det inte råder någon tvekan om var befogenheten att ta alkoholutandningsprov kan utövas. Om det uppkommer svårigheter att i förordnandet avgränsa ett lämpligt område bör polismyndigheten rådgöra med hamnen.

**5 §** Innan en trafiknykterhetskontroll anordnas ska den som avser att anlita en trafiknykterhetskontrollant samråda med polismyndigheten.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om samråd. Den har behandlats i avsnitt 5.5.

Av paragrafen följer att den som avser att anlita en trafiknykterhetskontrollant ska samråda med polismyndigheten innan trafiknykterhetskontrollen anordnas. Samrådet ska ske med polismyndigheten i det distrikt där kontrollen ska äga rum. Samrådet ska omfatta förutsättningarna för trafiknykterhetskontrollerna, såväl vad gäller tidpunkt och plats som de närmare formerna för kontrollerna. Kravet på samråd är obligatoriskt. Ett och samma samråd kan dock omfatta flera kontrolltillfällen. Att samråd ska äga rum innan kontrollen anordnas innebär att polismyndigheten ska kontaktas i god tid före en planerad kontroll.

**6 §** Vid en trafiknykterhetskontroll ska trafiknykterhetskontrollanten stå under ledning av en polisman.

Trafiknykterhetskontrollanten ska hålla polismyndigheten informerad om förhållanden som rör hans eller hennes verksamhet och är av sådan art att polismyndigheten bör känna till dem.

Paragrafen innehåller bestämmelser om ledning och informations-skyldighet. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.

Av *första stycket* följer att trafiknykterhetskontrollanten, vid kontrollerna, ska stå under ledning av en polisman. Det innebär att polismannen har en förmansställning i förhållande till kontrollanten, som därmed står i ett lydnessförhållande till honom eller henne. Ledningsansvaret innebär bl.a. att en polisman ska finnas tillgänglig för att kunna lämna råd och anvisningar till kontrollanten. Av ledningsansvaret följer också att polisen när som helst kan ta över eller avbryta en pågående kontrollinsats. Att trafiknykterhetskontrollanten står under ledning av en polisman innebär dock inte att en polisman alltid fysiskt måste närvara vid kontrollerna. Det får i stället bedömas från fall till fall om polispersonal måste närvara på kontrollplatsen. Vid bedömningen ska framför allt beaktas om polisen i det enskilda fallet kan leda kontrollerna utan att fysiskt närvara på kontrollplatsen. Om ledningen sköts på distans måste polisen givetvis ha beredskap för att skyndsamt inställa sig på kontrollplatsen om behov uppstår. Ett sådant behov torde typiskt sätt uppstå om ett sällningsprov indikerar att en förare är alkoholpåverkad. Om det redan på förhand kan förutses att det kommer uppstå behov av utredningsåtgärder som en trafiknykterhetskontrollant inte får utföra bör polisen normalt finnas tillgänglig på kontrollplatsen eller i vart fall i hamnområdet. Så kan t.ex. vara fallet vid en planerad större kontroll-

insats eller om det annars finns särskild anledning att utgå från att alkoholpåverkade förare kommer att påträffas. En förutsättning för att ledningen ska kunna ske på distans är att lämpliga kontaktkanaler har utarbetats.

Av *andra stycket* följer att trafiknykterhetskontrollanten har en informationsskyldighet till polisen. Skyldigheten omfattar sådant som trafiknykterhetskontrollanten erfarit under sin tjänstgöring och som är av den arten att polisen bör få vetskap om förhållandena. Det innebär t.ex. att kontrollanten omedelbart ska kontakta polisen om ett sållningsprov indikerar att en förare är alkoholpåverkad, om en förare vägrar att stanna på hans eller hennes anvisning eller om det i övrigt uppstår ordningsstörningar i samband med kontrollerna. För att fullgöra denna skyldighet bör trafiknykterhetskontrollanten normalt också upprätta en skriftlig rapport över inträffade incidenter.

7 § En trafiknykterhetskontrollant som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § 4 polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon.

I paragrafen finns en bestämmelse om trafiknykterhetskontrollanters befogenhet att stoppa fordon. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.6.

Av paragrafen följer att en trafiknykterhetskontrollant har samma befogenhet som en polisman har att stoppa ett fordon för att ta ett alkoholutandningsprov. Till skillnad från vad som gäller för en polisman har en trafiknykterhetskontrollant dock inte någon befogenhet att använda våld för att utföra åtgärden, jfr 10 § 5 polislagen (1984:387). Att inte lyda en trafiknykterhetskontrollants anvisning att stanna fordonet kan föranleda ansvar enligt bestämmelserna i 2 kap. 3 § och 14 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

8 § Den polismyndighet som har meddelat ett förordnande som trafiknykterhetskontrollant får återkalla förordnandet om kontrollanten inte längre uppfyller villkoren i 3 § första stycket.

Om det kan antas att förordnandet kommer att återkallas, får polismyndigheten stänga av trafiknykterhetskontrollanten från tjänstgöring till dess att frågan om återkallelse har prövats slutligt. Även i andra fall får beslut om avstängning för ett visst tjänstgöringstillfälle meddelas, om trafiknykterhetskontrollanten har åsidosatt vad som åligger honom eller henne i verksamheten.

Om det är så brådskande att polismyndighetens beslut inte kan inväntas, får en polisman, i väntan på polismyndighetens beslut, meddela ett sådant beslut som avses i andra stycket. Beslutet ska skyndsamt anmälas till den polismyndighet som har förordnat trafiknykterhetskontrollanten. Har avstängningen inte redan upphört ska polismyndigheten omedelbart pröva om den ska bestå.

Paragrafen innehåller bestämmelser om återkallelse och avstängning. Den har behandlats i avsnitt 5.7.

Av *första stycket* följer att ett förordnande som trafiknykterhetskontrollant kan återkallas om kontrollanten inte längre uppfyller kraven i 3 § första stycket. I likhet med vad som gäller för ordningsvakter bör brott i tjänsten regelmässigt leda till en prövning av om förordnandet ska återkallas, jfr propositionen Om ordningsvakter och bevakningsföretag (prop. 1979/80:122 s. 70). Ett brott som inte är bagatellartat bör normalt

leda till att förordnandet återkallas. En samlad bedömning måste dock göras i varje enskilt fall. Vid bedömningen bör, utöver brottets svårhetsgrad, omständigheterna vid brottet beaktas. Det som nu sagts gäller i allt väsentligt även för brott utom tjänsten. Utrymmet för att underlåta att återkalla förordnandet bör emellertid vara något större i dessa fall. Även annat än brott kan leda till att förordnandet återkallas, t.ex. om trafiknykterhetskontrollanten varit berusad i tjänsten eller om han eller hon i övrigt uppträtt olämpligt vid upprepade tillfällen. I regel bör det krävas starkare skäl för att återkalla ett förordnande än för att avslå en ansökan om förordnande. Frågan om återkallelse prövas av den polismyndighet som har meddelat förordnandet.

*Andra stycket* innehåller bestämmelser om avstängning. Bestämmelserna innebär att en trafiknykterhetskontrollant kan stängas av från tjänstgöring under vissa förutsättningar. Ett beslut om avstängning kan fattas när det uppkommit fråga om att återkalla ett förordnande och det kan antas att förordnandet kommer att återkallas. Ett sådant beslut kan t.ex. meddelas i avvaktan på att en anmälan utreds eller en dom vinner laga kraft. En avstängning ska i sådant fall gälla till dess att frågan om återkallelse har prövats slutligt. Beslut om avstängning får också avse ett visst tjänstgöringstillfälle. Ett sådant beslut får meddelas om trafiknykterhetskontrollanten har åsidosatt vad som åligger honom eller henne. Beslutet får meddelas även om det inte är aktuellt att återkalla förordnandet. Det kan t.ex. vara frågan om fall där trafiknykterhetskontrollanten uppträtt på ett sådant sätt att han eller hon inte bör tjänstgöra mer vid det aktuella tillfället men det ändå inte finns tillräckliga skäl att anta att uppträdandet kan leda till att förordnandet återkallas.

*Tredje stycket* innebär att ett beslut om återkallelse eller avstängning får meddelas av en polisman om polismyndighetens beslut inte kan avvaktas. Det kan t.ex. vara fråga om att omedelbart skilja en berusad trafiknykterhetskontrollant från vidare tjänstgöring. Ett sådant beslut ska skyndsamt anmälas till polismyndigheten som omedelbart ska pröva om avstängningen ska bestå.

**9 §** En trafiknykterhetskontrollant får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdrag enligt denna lag har fått veta om en enskilds personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för beivrandet av brott.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Paragrafen innehåller bestämmelser om tystnadsplikt. Den har behandlats i avsnitt 5.8.

Av *första stycket* följer att en trafiknykterhetskontrollant inte obehörigen får röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdraget har fått veta om en enskilds personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för beivrandet av brott. Bestämmelsen är tillämplig på trafiknykterhetskontrollanter som anlitas av enskilda uppdragsgivare, t.ex. ett privat- eller kommunägt hamnbolag. Bestämmelsen innebär att kontrollanten omfattas av samma tystnadsplikt som gäller för den som deltar i offentlig verksamhet.

*Andra stycket* innehåller en upplysning om att tystnadsplikt i det allmännas verksamhet regleras i offentlighets- och sekretesslagen

(2009:400). En trafiknykterhetskontrollant som utför uppdrag direkt för en polismyndighets räkning omfattas som regel av offentlighets- och sekretesslagen.

**10 §** Kommuner får anlita trafiknykterhetskontrollanter enligt denna lag.

Paragrafen innehåller en kompetensutvidgande bestämmelse för kommunerna. Den har behandlats i avsnitt 5.9.

Bestämmelsen utvidgar kommunernas befogenheter i förhållande till kompetensbestämmelserna i 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900). Den innebär en möjlighet, men ingen skyldighet, för en kommun att anlita och även bekosta trafiknykterhetskontrollanter i kommunens hamnar.

**11 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för

1. sådan särskild utbildning som avses i 3 § första stycket 1, och
2. ansökan om förordnande som trafiknykterhetskontrollant.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3 och 5.4.

Av paragrafen följer att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om avgifter för den för uppdraget särskilda utbildningen som avses i 3 § första stycket 1 och för ansökan om förordnande som trafiknykterhetskontrollant.

**12 §** Polismyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Paragrafen innehåller bestämmelser om överklagande. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.10.

Av paragrafen följer att ett beslut som en polismyndighet har fattat enligt lagen eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätt.

# Sammanfattning av promemorian Alkoholutandningsprov i svenska hamnar

Bilaga 1

## Uppdraget

I dag har poliser, bilinspektörer och tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen befogenhet att ta alkoholutandningsprov. Utredningen har i uppdrag att överväga i vilken utsträckning också andra personer ska få möjlighet att ta sådant prov för att förhindra eller upptäcka rattfylleribrott. I första hand ska utredningen överväga om en sådan möjlighet ska begränsas till enbart alkoholutandningsprov i form av s.k. sållningsprov eller också omfatta s.k. bevisprov och ögonundersökning samt vilka villkor som i övrigt ska gälla. Övervägandena ska ta sin utgångspunkt i förfarandet som har tillämpats i Ystads hamn, där väktare i ett auktoriserat bevakningsföretag genomförde frivilliga nykterhetskontroller, och främst avse väktare och ordningsvakter. Om utredningen bedömer att fler yrkeskategorier än i dag bör ges möjlighet att ta nykterhetsprov, ska utredningen också överväga behovet av andra befogenheter och särskild utbildning. I uppdraget ingår att lämna förslag till den lagreglering som framstår som nödvändig och lämplig.

## Bakgrund och allmänna utgångspunkter

Till hamnar kommer både yrkesförare och privatbilister som tillbringat tid på färjor där alkohol serveras och finns till försäljning. Det förekommer i inte obetydlig omfattning att förare av fordon som ankommer med bilfärjor till Sveriges hamnar är påverkade av alkohol i sådan grad att de uppenbarligen utgör en fara för trafiksäkerheten.

Kontrollen av trafiknykterheten är ett viktigt led i arbetet med att både förebygga och upptäcka rattfylleribrott. Det är därför mycket angeläget att kontrollen av trafiknykterheten skärps i anslutning till ankommande trafik i svenska hamnar. Polisen, Tullverket och Kustbevakningen har inte alltid möjlighet att avsätta tillräckliga resurser för denna uppgift. För att möjliggöra fler kontroller i hamnarna bör den krets av personer som har befogenhet att ta nykterhetsprover utvidgas. En sådan utvidgning bör kunna genomföras på ett från rättssäkerhets- och integritetssynpunkt godtagbart sätt.

## Överväganden och förslag

### *Sållningsprov, bevisprov och ögonundersökning*

Alkoholutandningsprov i form av sållningsprov får tas utan att det föreligger någon misstanke om rattfylleribrott. Uppgiften är av rutinbetonad och enkel natur. Proven genomförs snabbt och utvisar ett tillförlitligt svar på om alkohol i straffbar mängd finns i utandningsluften. Nykterhetskontroll i form av sållningsprov är inte heller något mer påtagligt intrång i den

personliga integriteten. Utredningen bedömer att sållningsprov väl kan tas också av andra än dem som i dag har denna befogenhet.

Utredningen anser däremot att flera skäl talar mot att den utvidgade befogenheten ska omfatta bevisprov och ögonundersökning. Till skillnad från vad som gäller för ett sållningsprov förutsätter ett bevisprov och en ögonundersökning att det föreligger misstanke om rattfylleribrott. Bedömningen av om så är fallet innefattar rättsliga överväganden som liksom i dag bör förbehållas polisen samt tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen. I samma riktning talar bl.a. att ett bevisprov ska tas inom ramen för en inledd förundersökning och att en ögonundersökning är ett större intrång i den personliga integriteten än ett sållningsprov. Utredningens förslag omfattar därför endast möjligheten att ta sållningsprov.

### *Vilka personer ska få ta sållningsprov?*

Det ställs höga krav på laglydnad och lämplighet för att få ett godkännande för en anställning som väktare i ett auktoriserat bevakningsföretag eller ett ordningsvaktsförordnande. De personer som uppfyller dessa krav bör ha goda förutsättningar att ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på ett rättssäkert sätt. Utredningen föreslår därför att en polismyndighet ska kunna förordna en väktare i ett auktoriserat bevakningsföretag eller en ordningsvakt att ta sållningsprov.

I dag finns det totalt cirka 30 000 väktare och ordningsvakter i Sverige. Om en polismyndighet ges möjlighet att förordna en väktare eller en ordningsvakt att ta sållningsprov tillgodoses mer än väl behovet av ytterligare personer som kan kontrollera trafiknykterheten. Det finns därför inte skäl att nu föreslå att också någon annan yrkeskategori än väktare och ordningsvakter ska kunna anförtros uppgiften att ta sållningsprov.

### *Geografisk begränsning*

Syftet med förslaget är som tidigare nämnts att öka kontrollen av trafiknykterheten i anslutning till ankommande trafik i svenska hamnar. Förslagen tar således inte sikte på andra ställen där det eventuellt kan finnas behov av att komplettera polisens kontrollinsatser. Befogenheten för väktare och ordningsvakter att ta sållningsprov föreslås därför vara geografiskt begränsad till hamnars landområden.

### *Under polismans ledning*

Vid provtagningen ska väktaren eller ordningsvakten stå under ledning av en polisman. Polisens ledning innebär ett ansvar för operativ styrning och att polisen är garant för att de rättsliga aspekterna uppfylls. Det ansvar som ligger i polismans ledning innebär att en polisman ska finnas omedelbart tillgänglig på kontrollplatsen. När ett sållningsprov som en väktare eller en ordningsvakt tar visar positivt resultat, kan polismannen ta över och genomföra ett bevisprov samt vidta andra utredningsåtgärder.



De väktare och ordningsvakter som kommer i fråga för förordnande bör genomgå en särskild kompletterande utbildning. Utbildningen bör ge god kunskap om bl.a. hur ett sållningsinstrument fungerar och tillämpliga rättsregler. Rikspolisstyrelsen bör bestämma utbildningens omfattning och närmare innehåll.

Den väktare eller ordningsvakt som deltar i provtagningen bör ha tystnadsplikt. Utredningen föreslår därför att en väktare eller en ordningsvakt inte obehörigen ska få röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdraget har fått veta om enskilda förhållanden eller om förhållanden av betydelse för beivrandet av brott.

### *Ytterligare befogenheter*

Alla som i dag har rätt att ta alkoholutandningsprov har också rätt att stoppa ett fordon. Det är av praktiska skäl närmast nödvändigt att också väktare och ordningsvakter ges denna rätt i samband med provtagning. I annat fall skulle de vara hänvisade till att den polisman som leder arbetet stoppade varje fordon. En sådan ordning skulle innebära en alltför stor effektivitetsförlust. Utredningen föreslår därför att en väktare och en ordningsvakt ska ha befogenhet att stoppa ett fordon för provtagning. Väktaren eller ordningsvakten ska emellertid inte ha rätt att använda våld för att stoppa ett fordon. Befogenheten för väktare och ordningsvakter att ta sållningsprov ska inte heller vara förenad med några andra särskilda befogenheter.

### Genomförandet

Förslagen om att väktare och ordningsvakter ska ha rätt att ta sållningsprov och stoppa fordon för provtagning innebär en relativt stor förändring i förhållande till deras nuvarande arbetsuppgifter. Dessutom kräver uppgifterna en annan typ av samarbete med polisen än vad som hittills behövts. Verksamheten ställer också krav på ny utbildning och nya former för förordnanden. Detta gör att utredningen anser det lämpligt att inleda med en försöksverksamhet. Den bör vara tidsbegränsad till förslagsvis tre år. Efter denna period bör Rikspolisstyrelsen utvärdera verksamheten.

De nya bestämmelserna ska placeras i en ny tillfällig lag. I en ny tillfällig förordning ska Rikspolisstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter för verkställighet av lagen. Bestämmelserna i den tillfälliga lagen och förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2009 och gälla till och med den 30 juni 2012. Det finns inget behov av övergångsbestämmelser. De merkostnader som kan uppstå för rättsväsendet med anledning av förslagen är inte större än att de kan finansieras inom befintliga anslag.

**9 Förlag till lag (2009:000) om försöksverksamhet med befogenhet för väktare och ordningsvakt att ta alkoholutandningsprov**

**1 §** En polismyndighet får förordna en väktare i ett auktoriserat bevakningsföretag eller en ordningsvakt att i hamnars landområden ta alkoholutandningsprov enligt 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

**2 §** Vid provtagningen ska väktaren eller ordningsvakten stå under ledning av en polisman.

**3 §** En väktare eller en ordningsvakt som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § 4 polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon.

**4 §** En väktare eller en ordningsvakt får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdrag enligt denna lag har fått veta om enskilda personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för beivrandet av brott.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100).

**5 §** Ett beslut som en polismyndighet har meddelat enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2009 och gäller till och med den 30 juni 2012.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov att 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 2 §<sup>1</sup>

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 1 och 2 samt tredje och fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisingripande mot föraren sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov enligt denna paragraf får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Bestämmelserna i 1 § andra stycket 1 och 2 samt tredje och fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisingripande mot föraren sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov enligt denna paragraf får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).  
*Bestämmelser om väktares och ordningsvaktens möjligheter att ta prov enligt denna paragraf finns i lagen (2009:000) om försöksverksamhet med befogenhet för väktare och ordningsvakt att ta alkoholutandningsprov.*

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2009.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:324.

## Förteckning över de remissinstanser som har yttrat sig över promemorian

Efter remiss har yttranden över betänkandet lämnats av Riksdagens ombudsmän, Hovrätten för Västra Sverige, Malmö tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Stockholms län, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Kustbevakningen, Statens folkhälsoinstitut, Tullverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, Vägverket, Sjöfartsverket, Stockholms kommun, Gotlands kommun, Malmö kommun, Ystads kommun, Göteborgs Stad, Umeå kommun, Sveriges advokatsamfund, ALMEGA Tjänsteförbunden, Bevakningsföretagens Intresseförening (BIF), Motorvägarnas Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, Svenska Bevakningsföretag SWEGUARD, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska polisförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Förenade Ordningvakter (SFO), Sveriges Hamnar, Sveriges Kommuner och Landsting och Tull-Kust.