

Justitiekammarens betänkande

1998/99:JuU15

Drograttfylleri och sjöfylleri



Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet ett regeringsförslag till bl.a. ändringar i lagstiftningen om trafikonykterhet och onykterhet till sjöss. När det gäller trafikonykterhet föreslås att den som för motorfordon efter att ha intagit narkotika skall dömas för rattfylleri, om det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i hans blod. Straffansvar inträder dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdades ordination. Även i sistnämnda fall kan dock föraren dömas för rattfylleri om han var så påverkad av narkotikan att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt.

Regeringen föreslår en ny lag om ögonundersökning för att underlätta för polisen att ta reda på om en förare är påverkad av narkotika eller andra droger.

I fråga om sjöfylleri föreslår regeringen att en av de omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om ett sjöfylleribrott är grovt skall vara om gärningsmannen haft en alkoholkoncentration om minst 1,0 ‰ i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Till betänkandet har fogats nio reservationer.

Propositionen

I proposition 1998/99:43 (Justitiedepartementet) har regeringen föreslagit att riksdagen antar regeringens förslag till

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

Lagförslagen, som har granskats av Lagrådet, har fogats till betänkandet, se bilaga 1.

I ärendet har inhämtats yttrande från lagutskottet, se bilaga 2.

Motioner väckta med anledning av propositionen

1998/99:Ju11 av Kia Andreasson (mp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i sjölagen (1994:1009) att det införs en promillegräns om 0,2 ‰ för sjöfylleri som inte är grovt.

1998/99:Ju12 av Elver Jonsson m.fl. (fp, v, kd, c, mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den föreslagna nollgränsen utan undantag skall gälla för alla narkotikaklassade preparat,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utöver blodprov även andra kroppsvätskor såsom t.ex. urinprov skall anses fylla kraven som sållningsinstrument av otillåtet narkotikaklassat preparat som skall leda till rättslig åtgärd,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en informationskampanj omedelbart bör igångsättas för att undanröja eventuella oklarheter kring lagstiftningen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den principiella utgångspunkten att kravet i sjötrafik likställs med nykterhet i trafik på land,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den av regeringen aviserade utredningen om sjöfylleri som inte är grovt snarast tillsätts,

6. att riksdagen beslutar att ikraftträdande av föreslagna lagändringar date-ras till den 1 maj 1999.

1998/99:Ju13 av Gun Hellsvik m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär kompletterande förslag rörande polisens förutsättningar att upptäcka bruk av narkotika i trafiken i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om berörda myndigheters behov av kompensation i vårens ekonomiska proposition för de ökade kostnader som följer av förslagen i den nu aktuella propositionen.

Motioner väckta under allmänna motionstiden 1998/99

1998/99:Ju710 av tredje vice talman Rose-Marie Frebran och Tuve Skånberg (kd) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till skärpning av lagen om straff för vissa trafikbrott i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:Ju910 av Alf Svensson m.fl. (kd) vari yrkas

5. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till lagstiftning om förbud att framföra motorfordon med narkotiska preparat i kroppen,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kampen mot rattfylleri bör ingå i nollvisionen,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en nollgräns vid rattfylleri,

Utskottet

Inledning

Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 9 november 1995 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över bestämmelserna om sådant rattfylleri och grovt rattfylleri i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) som avser påverkan av något annat medel än alkohol, s.k. drograttfylleri. Utredaren fick i uppdrag att analysera vilka problem som är förenade med den nuvarande lagstiftningen och att lämna förslag till åtgärder som skulle medföra en effektivare bekämpning av brottstypen. Utredningen, som antog namnet Drograttfylleriutredningen, överlämnade i september 1996 betänkandet Droger i trafiken (SOU 1996:125). I betänkandet föreslogs bl.a. en bestämmelse om skärpning av bestämmelsen om s.k. kliniskt rattfylleri. Utredningen föreslog också en ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov av innebörd att polisman skulle ges rätt att rutinmässigt genomföra ögonundersökning på förare av motordrivna fordon i syfte att fastställa drog-påverkan. Betänkandet har remissbehandlats.

I slutet av år 1992 presenterade Väg- och sjöfyllerikommittén betänkandet Grovt rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131). Såvitt gällde sjöfylleri föreslog kommittén dels att straffmaximum för grovt sjöfylleri skulle höjas från ett till två år, dels att en promillegräns motsvarande den för grovt rattfylleri skulle införas för grovt sjöfylleri. Vidare föreslog kommittén en särskild straffvärderegel i sjöfyllerilagstiftningen och att gärningsmannens syssla ombord på fartyget skulle vara den omständighet som domstolarna först hade att beakta vid bedömningen av om brottet var grovt.

Betänkandet behandlades i sin helhet i proposition 1993/94:44 Grovt rattfylleri m.m. (bet. 1993/94:JuU11). I fråga om införande av promillegränser till sjöss uttalade regeringen att en utvärdering av de bestämmelser om sjöfylleri som införts i sjölagen år 1991 först borde avvaktas. Regeringen gav Brottsförebyggande rådet (BRÅ) i uppdrag att göra utvärderingen.

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

Lagutskottet förordade i betänkande 1997/98:LU13 ett tillkännagivande att regeringen snarast borde återkomma till riksdagen med ett förslag om promillegränser i sjötrafiken. Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr. 1997/98:145).

När det gäller ändringar i trafikbrottslagen med anslutande författningar grundar sig förslagen i propositionen på Drograttfylleriutredningens betänkande och remissbehandlingen av detta. I fråga om ändringen i sjölagen ligger förslagen avseende sjöfylleri i Väg- och sjöfyllerikommitténs betän-

kande och remissbehandlingen av detta samt BRÅ:s ovannämnda promemoria till grund för förslaget.

1998/99:JuU15

Justitiekontoret har hållit en utfrågning med företrädare för Rättsmedicinalverket, Riksåklagaren och Rikspolisstyrelsen. Motormännens helnykterhetsförbund och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har uppvaktat utskottet.

Gällande rätt

Trafikbrottslagen

Enligt 4 § första stycket trafikbrottslagen skall den dömas för rattfylleri som fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 0,2 ‰ i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft.

Av andra stycket i samma paragraf framgår att även den som vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet skall dömas för rattfylleri (s.k. kliniskt rattfylleri).

Med annat medel avses i paragrafen samtliga medel som kan påverka förmågan att framföra fordonet på ett betryggande sätt (prop. 1989/90:2 s. 35). Hit hör till en början sådana medel som juridiskt klassas som narkotika. Exempel på narkotika är opiater som morfin och heroin, centralstimulerande medel som amfetamin och kokain, olika cannabispreparat som marijuana och hasch samt hallucinogena droger som LSD. Under uttrycket annat medel i paragrafen faller också trafikfarliga läkemedel såsom bedövningsmedel, smärtstillande medel, medel mot epilepsi, olika psykofarmaka, medel mot allergi och vissa hostmediciner. Även organiska lösningsmedel som bensin och eter omfattas av uttrycket.

Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, skall föraren enligt 4 a § trafikbrottslagen dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 ‰ i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft, om föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel eller om framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Gällande rätt uppställer alltså gränsvärden endast för alkohol. Den som för fordon under påverkan av annat medel, t.ex. narkotika, kan dömas för rattfylleri endast om rekvisiten för kliniskt rattfylleri är uppfyllda.

Sjölagen

Enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) gäller att den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad

som därvid åligger honom skall dömas för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Om brott, som avses i nyssnämnda paragraf, är grovt, skall enligt 20 kap. 5 § sjölagen dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

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

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

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

Lagutskottets yttrande

Justitieutskottet har berett lagutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen och i ärendet aktuella motioner. Lagutskottet har avgivit yttrande över *dels* det avsnitt i propositionen som avser sjöfylleri (avsnitt 6), *dels* motionerna Ju11 (mp) och Ju12 (fp, v, kd, c, mp) yrkandena 4–6. Lagutskottet förordar att justitieutskottet tillstyrker regeringsförslaget i berörd del och avstyrker motionsyrkandena.

Justitieutskottet behandlar nedan lagutskottets yttrande i tillämpliga delar.

Överväganden

Undantag från narkotikaförbudet

I motionerna Ju12 (fp, v, kd, c, mp), Ju910 (kd) och T222 (fp) efterfrågas ett undantagslöst förbud mot förande av motorfordon eller spårfordon efter intag

av narkotika. Motionärerna framhåller att även bilkörning efter intag av legalt förskrivna narkotika kan leda till trafikfarliga situationer.

När det gäller motiven för det föreslagna undantaget från den s.k. nollgränsen anför regeringen bl.a. följande i propositionen.

En nollgräns bör gälla för alla typer av narkotikaklassade ämnen, dvs. även för narkotikaklassade läkemedel. Nollgränsen skulle således komma att omfatta också förare som på grund av sjukdom eller annat tillstånd är i behov av sådana läkemedel, om inte annat föreskrevs.

Det är, framhåller regeringen, svårt att närmare bestämma omfattningen av denna förargrupp. BRÅ har i en rapport (PM 1998:3 – Drograttfylleri; omfattning, olycksrisker och bevisproblem) uppskattat andelen personer som använder trafikfarliga läkemedel till omkring 10 % av Sveriges befolkning i åldersgruppen 18–74 år eller omkring 600 000 personer. Av dessa 10 % använder omkring 3 % lugnande medel och sömnmedel och resterande 7 % andra trafikfarliga läkemedel. I en stor del av de lugnande medlen ingår olika typer av bensodiazepiner, som är narkotikaklassade. Dessa ämnen ingår bl.a. i de relativt vanligt förekommande läkemedlen Sobril och Valium. Härtill kommer också övriga narkotikaklassade läkemedel. Detta innebär att ett inte obetydligt antal förare skulle få sin rörelsefrihet begränsad om den föreslagna nollgränsen skulle gälla undantagslöst. Det kan t.ex. handla om personer som är i behov av en låg dos lugnande läkemedel för att fungera i vardagslivet. Regeringen saknar för närvarande underlag för att ta ställning till vilka konsekvenser en nollgräns skulle få för dessa förare. Någon form av undantag för bruk av narkotikaklassade läkemedel bör därför övervägas enligt regeringens uppfattning.

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

Vidare redovisar regeringen en av BRÅ utförd undersökning avseende bensodiazepiner, som alltså ingår i några av de vanligaste narkotikaklassade läkemedlen. Av undersökningen framgick att låga koncentrationer av bensodiazepiner inte tycktes påverka bilförarens körprestationer.

Regeringen framhåller att det framför allt synes vara vid lite högre koncentrationer av bensodiazepiner som den trafikfarliga påverkan gör sig gällande. Risken för att uppnå en trafikfarlig påverkan kan därför regelmässigt antas vara större när medlen intas i missbrukssyfte än när de används i medicinskt syfte, även om det givetvis förekommer att förare som intar narkotika-

klassade läkemedel enligt läkares ordination därigenom uppvisar en påverkan som inte är förenlig med trafiksäkerheten.

Regeringen påpekar också att BRÅ i den nyssnämnda promemorian redovisar en undersökning av sambandet mellan trafikolyckor och kriminalitet. Undersökningen indikerar, enligt regeringens mening, en missbruksproblematik hos många av de förare som kör bil med narkotikaklassade ämnen i blodet.

Mot bakgrund av det anförda anser regeringen att intag av narkotikaklassade läkemedel som sker i enlighet med läkares ordination bör kunna undantagas från nollgränsen. Ett sådant undantag kommer i praktiken inte att omfatta sådana droger som heroin, amfetamin eller cannabis, eftersom dessa i princip inte ordineras av läkare. Undantaget bör utformas så att det avser de förare som i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares (t.ex. tandläkare) ordination intagit läkemedel som omfattas av nollgränsen.

I motiven understryker regeringen vidare att straffansvar för kliniskt rattfylleri kan inträda även för den som intagit narkotikaklassat läkemedel i enlighet med läkares ordination. Den som ordinerats ett narkotikaklassat eller eljest trafikfarligt läkemedel måste alltid, i samråd med läkaren, noggrant överväga om bilkörning bör helt eller delvis underlåtas under behandlingstiden. Det är därför viktigt att den som ordineras läkemedel av nu ifrågavarande slag ges en klar och tydlig information om läkemedlets påverkan på körförmågan. Regeringen erinrar om att receptutfärdare enligt 19 och 22 §§ läkemedelslagen (1992:859) har en informationsplikt gentemot patienten när läkemedel skrivs ut. Beträffande trafikfarliga läkemedel föreskrivs särskilt i Läkemedelsverkets författningssamling (40 § LVFS 1997:10) att receptutfärdaren noga skall upplysa patienten om hur sådana läkemedel kan påverka reaktionsförmågan och därmed körförmågan. Vidare är apotekspersonalen skyldig att lämna information till patienten i samband med att läkemedlet lämnas ut (22 § läkemedelslagen och 45 § LVFS 1997:10). Ytterligare framhåller regeringen att en läkare, som vid undersökning av en körkortshavare finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) skall anmäla förhållandet till länsstyrelsen, såvida det inte finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkares uppmaning att avstå från bilkörning (prop. s. 28 f).

Utskottet vill för sin del anföra följande. Frågan om hur lagstiftningen skall utformas för att komma till rätta med förare som kör bil eller andra motorfordon under påverkan av andra trafikfarliga medel än alkohol har varit föremål för överväganden under en följd av år. Att regeringen nu lägger fram ett förslag till skärpning av bestämmelserna i ämnet måste därför hälsas med tillfredsställelse. Utskottet delar regeringens uppfattning att det bör finnas ett principiellt förbud mot att framföra bil under påverkan av narkotika. Utskottet instämmer emellertid också i regeringens bedömning att detta förbud inte kan vara undantagslöst. Som regeringen redovisar i propositionen använder ett stort antal personer narkotikaklassade läkemedel i enlighet med läkares ordination. Ett undantagslöst förbud av det slag motionärerna efterfrågar skulle innebära att dessa personer inte kunde köra bil ens i de fall där medicineringsen inte påverkar deras körförmåga. En sådan ordning är enligt utskottets mening inte rimlig. Utskottet vill här erinra om att även den som

intagit ett narkotikaklassat läkemedel i enlighet med läkares ordination kan straffas för rattfylleri, om det kan antas att han inte på betryggande sätt kan framföra fordonet. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna Ju12, Ju910 och T222 i nu ifrågavarande delar.

Nollgräns för alkohol

I motion T222 (fp) begärs att kampen mot rattfylleri skall ingå i den trafikpolitiska nollvisionen och att en s.k. nollgräns skall gälla även för alkohol.

Riksdagen beslutade den 9 oktober 1997 att anta propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Beslutet innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen) och att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta. Under riksdagsbehandlingen uttalade trafikutskottet med anledning av ett liknande motionsyrkande som det nu förevarande att insatser mot trafikonykterhet var mycket angelägna och underströk att trafiknykterheten utgjorde en av de tio huvudpunkterna i det nationella trafiksäkerhetsprogrammet (1997/98:TU4 s. 13).

Frågan om promillegränsen för alkohol vid rattfylleri berörs inte i den nu förevarande propositionen. Den övervägdes däremot i samband med 1990 års ändringar i rattfyllerilagstiftningen.

I samband med att utskottet förordade en sänkning av den då gällande lägsta promillegränsen från 0,5 ‰ till 0,2 ‰ uttalade utskottet följande med anledning av motionsyrkanden om bl.a. nollgräns.

En utgångspunkt var att alkohol och trafik inte hörde ihop. Också lagstiftningen borde – inom ramen för rättssäkerhetens krav – förmedla detta pedagogiska budskap. Även om det fanns skäl att sänka den dåvarande gränsen, borde detta ske med den återhållsamhet som grundläggande straffrättsliga principer påbjöd. Utskottet underströk att strafflagstiftning i princip är ett medel som skall användas endast mot gärningar som är klart skadliga eller farliga för enskilda eller för samhället, och för att utvidga det straffbara området skall det krävas mycket starka skäl. Redan den av utskottet förordade sänkningen innebar en kraftig utvidgning av det straffbara området, och en ytterligare utvidgning, som förordades i några av motionerna, skulle medföra att det kriminaliserade området utvidgades i en omfattning som inte var motiverad från trafiksäkerhetssynpunkt. En ytterligare utvidgning skulle också möta kraftiga erinringar med hänsyn till vikten av att rationellt utnyttja rättsväsendets knappa resurser. I förlängningen låg här också en kriminalpolitiskt sett allvarlig fara för upprätthållandet av den allmänna laglydnaden. Utskottet avstyrkte införande av en absolut nollgräns vid bilkörning (1989/90:JuU2 s. 18 f).

Utskottet delar motionärens uppfattning att kampen mot trafikonykterhet måste vara en viktig del i trafiksäkerhetsarbetet. När det gäller införande av en nollgräns för alkohol står utskottet emellertid fast vid sina uttalanden i det nyssnämnda betänkandet. Motion T222 i nu berörd del avstyrks.

I motion Ju13 (m) begärs att även narkotikaförekomst i en bilförarens urin skall kunna leda till ansvar för rattfylleri. Motionärerna framhåller att det i dag finns goda möjligheter att konstatera narkotikaförekomst med hjälp av urinprov.

I propositionen anför regeringen i denna fråga att det i dag finns väl utvecklade metoder för att påvisa narkotisk substans såväl i urinen som i blodet. Det är emellertid endast så länge en drog befinner sig i blodet som den normalt sett utövar någon påverkan på de psykomotoriska funktionerna och därmed på förmågan att framföra fordon. När drogen lämnat blodomloppet och utsöndrats i urinen, har den nämligen passerat de delar av kroppen där den kan ge en trafikfarlig påverkan. En nollgräns för narkotika bör därför endast avse förekomsten av narkotiska ämnen i blodet (prop. s. 26).

I sammanhanget vill utskottet anmärka att vissa droger för närvarande inte kan spåras i blod utan endast i urin. Hit hör t.ex. LSD. En besläktad svårighet kan uppkomma beträffande heroin, som visserligen kan spåras i blod men som efter ganska kort tid omvandlas till morfin. Här torde emellertid i praktiken inte något problem föreligga, eftersom det för straffbarhet enligt förslaget är likgiltigt om det narkotiska ämne som påvisas i den misstänktes blod är identiskt med det som intagits.

Utskottet anför som sin uppfattning följande. Som regeringen framhållit är det normalt sett endast så länge som narkotika finns i blodet, som den påverkar en persons möjligheter att köra bil. Utskottet delar därför regeringens uppfattning att endast narkotikaförekomst i blodet under eller efter en bilfärd skall vara straffbar. Visserligen innebär en sådan reglering svårigheter när det gäller droger som LSD, som för närvarande endast kan spåras i urin. Som regeringen framhållit i propositionen är emellertid LSD inte en vanligt förekommande drog, och ingripanden mot LSD-påverkade bilförare kan ske med stöd av bestämmelserna om kliniskt rattfylleri. Härutöver vill utskottet erinra om att eget bruk av narkotika är straffbart som narkotikabrott enligt 1 § 6 narkotikastrafflagen (1968:64). En bilförare som anträffas med narkotika i urinen riskerar alltså straff för narkotikabrott. Mot bakgrund av det anförda kan utskottet inte finna att en lagändring av det slag som efterfrågas i motionen är erforderlig. Tvärtom skulle ett bifall medföra en utvidgning av det straffbara området som sträcker sig längre än både vad som gäller beträffande alkohol och vad som är motiverat av trafiksäkerhetsskäl. Utskottet avstyrker motion Ju13 i nu berörd del.

Sållningsinstrument

I motion Ju12 (fp, v, kd, c, mp) begärs att även prov på andra kroppsvätskor än blod, t.ex. urinprov, skall kunna användas för att konstatera otillåten drog-förekomst.

Av 28 kap. 12 § rättegångsbalken följer att den som skäligen kan misstänkas för ett brott, på vilket fängelse kan följa får kroppsbesiktigas, om det kan vara av betydelse för utredningen om brottet. Med kroppsbesiktning förstås bl.a. tagande av prov från människokroppen såsom blodprov och urinprov.

Enligt propositionen skall en ny lag om ögonundersökning införas. Syftet med sådana undersökningar skall vara att genom undersökning av en persons ögon eller ögonrörelser ta reda på om han är påverkad av något annat medel än alkohol. Lagen innebär en särreglering av vissa ögonundersökningar som redan i dag kan företas med stöd av bestämmelserna i 28 kap. rättegångsbalken. Ögonundersökning får utföras på förare av motordrivna fordon eller maskindrivna spårfordon, under förutsättning att det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet. Undersökningen får genomföras av polisman.

Om polismannens undersökning visar tecken på sådan påverkan hos föraren att skäligen misstanke om rattfylleri föreligger får, med stöd av reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken, kroppsbesiktning äga rum och bl.a. blodprov tas. Vägrar föraren att medverka till en ögonundersökning får blodprov tas, även om förutsättningarna för kroppsbesiktning enligt nyssnämnda lagrum inte är uppfyllda. Vid en rättegång torde det i första hand vara resultatet av blodundersökningen som är relevant som bevis.

Utskottet vill framhålla att det för straffbarhet enligt förslaget krävs att fordonsföraren under eller efter färden haft narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen i blodet och att det inte rört sig om narkotika som intagits i enlighet med förslagets undantagsregel. Urvalsmetoder, eller sällningsinstrument, för att identifiera drogpåverkade förare måste alltså ta sikte på att fastställa narkotikaförekomst i blodet. Ögonundersökning synes, till skillnad från urinprov, vara en lämplig metod för att fastställa om man behöver gå vidare och ta blodprov och därmed väl ägnad att öka möjligheterna att ingripa mot narkotikapåverkade förare. En annan sak är att urinprov redan enligt gällande lag kan användas för att komplettera blodanalysen; om något sällningsprov är det emellertid då inte fråga. Motion Ju12 i denna del avstyrks.

Information om den nya lagen

I motion Ju12 (fp, v, kd, c, mp) efterfrågas en informationskampanj om den nya lagen.

I propositionen upplyser regeringen att den avser att ta initiativ för att ytterligare förbättra informationen om vilka regler som gäller för bilkörning efter intag av narkotiska läkemedel (prop. s. 31).

Utskottet anser att de av regeringen aviserade åtgärderna är tillräckliga och avstyrker motion Ju12 i denna del.

Ekonomiska konsekvenser av förslagen

I motion Ju13 (m) begärs ett tillkännagivande att berörda myndigheter måste kompenseras i vårpropositionen för de ökade kostnader som följer av lagförslagen.

Vad gäller de ekonomiska konsekvenserna av propositionens förslag anför regeringen sammanfattningsvis att vissa kostnadsökningar torde uppkomma såväl för domstolar, åklagare och polismyndigheter som för Rättsmedicinal-

verket. Regeringen bedömer dock genomgående att uppkommande kostnadsökningar torde rymmas inom befintliga anslag (prop. s. 46 f).

Utskottet saknar anledning att ifrågasätta regeringens bedömning och avstyrker motion Ju13 i berörd del.

Rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik

I motion Ju710 (kd) begärs en lagändring av innebörd att den som döms för rattfylleri också alltid skall dömas för grov vårdslöshet i trafik.

Frågan är inte berörd i propositionen.

Enligt 1 § trafikbrottslagen gäller att ansvar för vårdslöshet i trafik drabbar vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon, om han brister i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Straffet är dagsböter. Av paragrafens andra stycke framgår att om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms han för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

Enligt 4 a § trafikbrottslagen skall vid bedömning av om rattfylleribrott är grovt beaktas särskilt bl.a. om framförandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Under förarbetena till 1990 års ändringar i rattfyllerilagstiftningen berördes frågan om förhållandet mellan vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Departementschefen framhöll därvid att det inte borde komma i fråga att låta varje brist i omsorg eller varsamhet som kunde medföra ansvar för vårdslöshet i trafik automatiskt medföra att rattfylleribrottet skulle bedömas som grovt. I stället borde gärningarna bedömas som vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Men i de fall där rattfylleristen hade kört på ett sådant sätt att han ensam eller till huvudsaklig del hade varit vållande till en olycka eller ett allvarligt tillbud torde det inte möta några betänkligheter mot att tillmäta hans vårdslöshet betydelsen att rattfylleriet kvalificerades som grovt. I fall av detta slag borde också vårdslösheten i trafik anses konsumerad av det grova rattfylleriet. Föraren skulle med andra ord bara fällas till ansvar för grovt rattfylleri. Givetvis måste dock åklagaren i sin gärningsbeskrivning åberopa de omständigheter som innefattade sådan vårdslöshet som medförde att rattfylleriet skulle bedömas som grovt. Klart var också att föraren, om han gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket trafikbrottslagen, skulle fällas till ansvar även för detta brott (prop. 1989/90:2 s. 49 f).

Utskottet vill framhålla att vårdslöshet i trafik och rattfylleri enligt gällande lag är två skilda brott som avser att bestraffa olika slag av trafikfarliga beteenden. Vårdslöshet i trafik riktar sig sålunda mot ett faktiskt oaktsamt beteende i trafiken, under det att ansvaret för rattfylleri inträder oavsett om någon faktisk trafikfara förelegat eller ej. Som framgått ovan kan emellertid en rattfull förare som kört vårdslöst komma att straffas för grovt rattfylleri trots att han inte uppnått promillegränsen för detta brott. Har han gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, skall han fällas även för detta brott, vilket normalt leder till straffskärpning (se t.ex. NJA 1992 s. 653).

Med hänsyn till den nuvarande konstruktionen av trafikbrottslagstiftningen är det klart att ett rattfylleribrott inte dessutom kan rubriceras som grov vårdslöshet i trafik utan att de särskilda rekvisiten för sistnämnda brott är uppfyllda. Däremot finns, om rattfylleriet varit förenat med vårdslöshet i trafik, utrymme för straffskärpning enligt vad som ovan framgått. Utskottet är inte berett att förorda en ändring av denna ordning. Utskottet avstyrker motion Ju710.

Ansvarsförutsättningar för sjöfylleri

I motion Ju11 (mp) begärs en sådan ändring i sjölagen att det införs en promillegräns om 0,2 ‰ för sjöfylleri som ej är grovt. Enligt vad som yrkas i motion Ju12 (fp, v, kd, c, mp) bör den principiella utgångspunkten vara att kravet i sjötrafik likställs med nykterhet i trafik på land.

I propositionen framhåller regeringen att en naturlig utgångspunkt för överväganden om hur straffbestämmelserna till sjöss bör vara utformade är den reglering som gäller för andra trafiknykterhetsbrott. Särskilda svårigheter är emellertid förknippade med införandet av promilleregler till sjöss. Dessa svårigheter kan hänföras till de särpräglade och mycket varierande förhållanden som råder inom sjötrafiken. Medan nykterhetskravet i vägtrafiken endast avser förare gäller för sjölivet dessutom att nykterhetskravet ombord inte omfattar enbart den som framför ett fartyg utan även den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. För yrkessjöfarten torde förhållandena mera kunna liknas vid vad som gäller inom arbetslivet i allmänhet.

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

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

promilleregler kan sägas föreligga från situationer där ett sådant behov inte finns.

Regeringen anser därför att någon promillegräns för sjöfylleri för närvarande inte bör införas, vare sig i form av en generell straffbarhetsgräns eller i form av gränsvärden knutna till vissa slag av fartyg eller knutna enbart till förare och den som biträder med denna syssla eller liknande. Regeringen avser emellertid att tillsätta en utredning med uppgift att närmare överväga frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. Utredningen skall bl.a. belysa hur en bestämmelse om en sådan promillegräns skulle avgränsas och utformas. Även frågan om det utvidgade straffansvaret för drograttfylleri bör påverka bestämmelsen om sjöfylleri bör övervägas av utredningen (prop. s. 41 f).

Lagutskottet har, såvitt avser motion Ju11, yttrat följande. Enligt lagutskottets mening hade det varit värdefullt om regeringen i den förevarande propositionen hade kunnat presentera ett närmare underlag för ett konkret ställningstagande från riksdagens sida i fråga om möjligheten att införa promilleregler också för sjöfylleri som inte är grovt. I avsaknad av ett sådant underlag anser lagutskottet att det inte är möjligt för riksdagen att nu begära lagförslag som innebär att straffbarheten för sjöfylleri knyts till en promilleregler på samma sätt som gäller för trafiken på land. Lagutskottet instämmer i regeringens bedömning att kravet på nykterhet till sjöss inte helt kan jämföras med vad som gäller för vägtrafiken. Lagutskottet förordar att justitieutskottet avstyrker motion Ju11.

Justitieutskottet delar regeringens och lagutskottets bedömning att nykterhetskraven till sjöss inte helt kan vara desamma som vid trafik på land. Justitieutskottet ser heller inget skäl att föregripa den av regeringen aviserade utredningen. Motion Ju11 avstyrks.

Såvitt gäller det nu ifrågasatt yrkandet i motion Ju12 har lagutskottet uttalat att det inte kan finnas några grundläggande principiella motsättningar mellan motionärernas och regeringens synsätt. I propositionen säger regeringen uttryckligen att en naturlig utgångspunkt för övervägandena om hur straffbestämmelserna om onykterhet till sjöss bör vara utformade är den reglering som gäller för andra trafiknykterhetsbrott. Bland annat mot bakgrund härav anser lagutskottet att något tillkännagivande i enlighet med vad som anförts i motionen inte bör komma till stånd. Lagutskottet förordar att motionsyrkandet avstyrks.

Justitieutskottet instämmer i vad lagutskottet anfört och avstyrker motion Ju12 i denna del.

Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma konstruktionen av förslaget till ändring av bestämmelsen om grovt sjöfylleri. Som framgår av lagtexten måste till en början de grundläggande förutsättningarna för straffansvar för sjöfylleri enligt 20 kap. 4 § sjölagen vara uppfyllda. Det är alltså först om det kunnat konstateras att gärningsmannen fört fartyget eller i övrigt haft en syssla av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då varit så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom, som domstolen kan gå vidare med sin bedömning av om sjöfylleriet är att anse som grovt. Den uppmätta promillehalten (eller halten i utandningsluften) av alkohol utgör då en av de omständigheter som

särskilt skall beaktas vid denna bedömning. Förslagets promillegräns skapar alltså inte en sådan icke motbevisbar presumtion om påverkan som återfinns i trafikbrottslagens bestämmelser om rattfylleri (jfr prop. s. 51).

1998/99:JuU15

Utredningen om sjöfylleri

I motion Ju12 (fp, v, kd, c, mp) begärs att den av regeringen aviserade utredningen om sjöfylleri, som ej är grovt, skall tillsättas snarast.

Lagutskottet har i denna del uttalat att det är angeläget att den i propositionen aviserade utredningen nu kommer till stånd utan ytterligare dröjsmål. Utskottet förutsätter att arbetet bedrivs skyndsamt och att erforderliga lagförslag, efter sedvanligt beredningsarbete, kan läggas fram utan onödig tidsutdräkt. Något formellt tillkännagivande därom från riksdagens sida kan, enligt lagutskottets mening, inte anses nödvändigt och lagutskottet förordar att justitieutskottet avstyrker motion Ju12 i denna del.

Justitieutskottet delar lagutskottets bedömning och avstyrker motion Ju12 i nu ifrågavarande del.

Lagstiftningens ikraftträdande

I motion Ju12 (fp, v, kd, c, mp) yrkas att de i propositionen föreslagna lagändringarna skall träda i kraft redan den 1 maj 1999.

När det gäller frågan om ikraftträdande har lagutskottet anfört att det delar motionärernas mening att det är värdefullt att den nya bestämmelsen om grovt sjöfylleri kan träda i kraft så snart som möjligt. Lagutskottet är emellertid inte berett att förorda någon annan ikraftträdandetidpunkt än den 1 juli 1999, särskilt med hänsyn till att den nya lagstiftningen kan medföra behov av informationsinsatser och andra förberedelser.

Justitieutskottet, som anmärker att motionsyrkandet avser ikraftträdandetidpunkten för samtliga lagförslag, finner inte skäl till annan bedömning än lagutskottet och avstyrker motion Ju12 i denna del.

Sammanfattning

I övrigt har utskottet ingenting att tillägga med anledning av propositionen eller motionerna.

Utskottet tillstyrker alltså de i propositionen framlagda lagförslagen.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *undantag från narkotikaförbudet* att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Ju12 yrkande 1, 1998/99:Ju910 yrkande 5 och 1998/99:T222 yrkande 6,
res. 1 (kd, c, fp)
2. beträffande *nollgräns för alkohol* att riksdagen avslår motion 1998/99:T222 yrkande 5,
res. 2 (fp)

3. beträffande *narkotika i urin*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Ju13 yrkande 1,
res.3 (m)
4. beträffande *sållningsinstrument*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Ju12 yrkande 2,
res. 4 (fp)
5. beträffande *information om den nya lagen*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Ju12 yrkande 3,
res.5 (kd, c, fp)
6. beträffande *rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Ju710,
7. beträffande *ekonomiska konsekvenser av förslagen*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Ju13 yrkande 2,
res.6 (m, kd, c, fp)
8. beträffande *ansvarsförutsättningar för sjöfylleri*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Ju11,
res. 7 (mp)
9. beträffande *utredningen om sjöfylleri*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Ju12 yrkandena 4 och 5,
res. 8 (kd, fp)
10. beträffande *lagförslagen*
att riksdagen antar regeringens förslag till
a) lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
b) lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
c) lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
d) lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
e) lag om ändring i sjölagen (1994:1009)
utom såvitt avser bestämmelserna om lagarnas ikraftträdande,
11. beträffande *lagarnas ikraftträdande*
att riksdagen med avslag på motion 1998/99:Ju12 yrkande 6 antar regeringens förslag till ikraftträdandebestämmelser för de i moment 10 angivna lagförslagen.
res. 9 (kd, fp)

Stockholm den 9 mars 1999

På justitieutskottets vägnar

Gun Hellsvik

I beslutet har deltagit: Gun Hellsvik (m), Ingvar Johnsson (s), Märta Johansson (s), Margareta Sandgren (s), Alice Åström (v), Ingemar Vänerlöv (kd), Anders G Högmark (m), Maud Ekendahl (m), Helena Frisk (s), Morgan Johansson (s), Yvonne Oscarsson (v), Ragnwi Marcelind (kd), Jeppe Johnsson (m), Kia Andreasson (mp), Gunnel Wallin (c), Siw Persson (fp) och Göran Norlander (s).

Reservationer

1. Undantag från narkotikaförbudet (mom. 1)

Ingemar Vänerlöv (kd), Ragnwi Marcelind (kd), Gunnel Wallin (c) och Siw Persson (fp) anför:

Enligt vår uppfattning hör narkotika och bilkörning inte ihop. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det likgiltigt om en bilförare är påverkad av legalt förskrivna eller illegalt använda narkotika. Trafikfaran är densamma, och det är enligt vår mening inte tillräckligt att förlita sig på bestämmelserna om kliniskt rattfylleri för att komma till rätta med förare som är påverkade av legalt förskrivna narkotika. Vi anser att förbudet mot att framföra motorfordon efter intag av narkotika i någon form bör vara undantagslöst. Regeringen bör få i uppdrag att snarast återkomma till riksdagen med ett förslag av denna innebörd. I avvaktan härpå godtar vi det framlagda förslaget.

Vad vi nu anför bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *undantag från narkotikaförbudet*
att riksdagen med anledning av motionerna 1998/99:Ju12 yrkande 1, 1998/99:Ju910 yrkande 5 och 1998/99:T222 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation 1.

2. Nollgräns för alkohol (mom. 2)

Siw Persson (fp) anför:

Alkohol och bilkörning hör inte ihop. Promillegränsen för tillåten mängd alkohol i blodet under bilkörning har också successivt sänkts under 1990-talet. Enligt min uppfattning är emellertid sänkta promillegränser inte tillräckligt. Vi måste sträva efter att ingen kör bil med alkohol i kroppen, alltså en nollgräns för alkohol. Denna strävan bör ingå i regeringens arbete med den s.k. nollvisionen. Vad jag nu anför bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Jag anser att utskottets hemställan under moment 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *nollgräns för alkohol*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T222 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation 2.

3. Narkotika i urin (mom. 3)

1998/99:JuU15

Gun Hellsvik (m), Anders G Högmark (m), Maud Ekendahl (m) och Jeppe Johnsson (m) anför:

Regeringens förslag till ändring i 4 § trafikbrottslagen innebär att det blir straffbart att framföra bl.a. bil med narkotika i blodet. En sådan avgränsning innebär emellertid svårigheter när det gäller att påvisa förekomst av LSD hos en förare. Som regeringen påpekar kan LSD för närvarande inte spåras i blod utan endast i urin. Även narkotikaförekomst i en förares urin bör alltså kunna leda till ansvar för rattfylleri. Regeringen bör därför få i uppdrag att snarast återkomma till riksdagen med kompletterande förslag av denna innebörd. I avvaktan på detta godtar vi det nu framlagda förslaget.

Vad vi nu anført bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *narkotika i urin*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Ju13 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation 3.

4. Sällningsinstrument (mom. 4)

Siw Persson (fp) anför:

Enligt min mening är det angeläget att även andra sällningsinstrument än blodprov bör kunna komma till användning för att upptäcka drogpåverkade förare. Regeringen har visserligen föreslagit bestämmelser om ögonundersökning som skall göra det möjligt för polisen att avgöra om en person är påverkad av andra medel än alkohol. Eftersom vissa narkotiska ämnen snabbt försvinner ur blodet, vore det önskvärt att även andra sällningsinstrument som urinprov kunde komma ifråga. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att återkomma med förslag av denna innebörd.

Vad jag nu anført bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Jag anser att utskottets hemställan under moment 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *sällningsinstrument*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Ju12 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation 4.

5. Information om den nya lagen (mom. 5)

Ingemar Vänerlöv (kd), Ragnwi Marcelind (kd), Gunnel Wallin (c) och Siw Persson (fp) anför:

I propositionen upplyser regeringen att den avser att ta initiativ för att ytterligare förbättra informationen om vilka regler som gäller för bilkörning efter intag av narkotiska läkemedel. Enligt vår mening är detta inte tillräckligt. Regeringen bör få riksdagens uppdrag att omedelbart sätta igång en informationskampanj om den nya lagstiftningen.

Vad vi nu anført bör ges regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 5 bort ha följande lydelse:

1998/99:JuU15

5. beträffande *information om den nya lagen*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Ju12 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation 5.

6. Ekonomiska konsekvenser av förslagen (mom. 7)

Gun Hellsvik (m), Ingemar Vänerlov (kd), Anders G Högmark (m), Maud Ekendahl (m), Ragnwi Marcelind (kd), Jeppe Johnsson (m), Gunnel Wallin (c) och Siw Persson (fp) anför:

I propositionen konstaterar regeringen att lagförslagen kommer att leda till ökad arbetsbelastning för berörda myndigheter. Regeringen gör dock samtidigt bedömningen att de ökade kostnader som kan komma att uppstå för myndigheterna rymms inom ramen för befintliga anslag. Med hänsyn till de senaste årens minskning av anslagen till rättsväsendet anser vi att denna bedömning är diskutabel. Vi anser därför att regeringen i den ekonomiska vårpropositionen måste överväga de berörda myndigheternas behov av kompensation för de ökade kostnader som kan följa av de nu ifrågavarande förslagen. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *ekonomiska konsekvenser av förslagen*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Ju13 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation 6.

7. Ansvarsförutsättningar för sjöfylleri (mom. 8)

Kia Andreasson (mp) anför:

Enligt vad regeringen anför i propositionen saknas det för närvarande underlag för att föreslå införandet av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. Jag anser dock att det inte behövs någon ytterligare utredning för att föreslå en sådan promillegräns. Utgångspunkten för lagstiftningen bör nämligen vara att det skall råda samma krav på nykterhet för sjötrafik som för landtrafik. Regeringen bör därför få i uppdrag att snarast utarbeta och till riksdagen återkomma med ett lagförslag som innebär att det för enkelt sjöfylleri införs en promillegräns motsvarande den som gäller enligt 4 § trafikbrottslagen.

Vad jag nu anför bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Jag anser att utskottets hemställan under moment 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *ansvarsförutsättningar för sjöfylleri*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Ju11 som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation 7.

8. Utredningen om sjöfylleri (mom. 9)

1998/99:JuU15

Ingemar Vänerlov (kd), Ragnwi Marcelind (kd) och Siw Persson (fp) anför:

Trafiken till sjöss blir alltmera intensiv. Enligt vår uppfattning bör det, bl.a. mot den bakgrunden, råda samma nykterhetskrav för sjötrafiken som för vägtrafiken. Det är därför glädjande att regeringen i propositionen aviserar att den avser att tillsätta en utredning som skall överväga frågan om att införa en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. Enligt vår mening är det angeläget att denna utredning tillsätts snarast möjligt. Vad vi nu anfört bör ges regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *utredningen om sjöfylleri*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Ju12 yrkandena 4 och 5
som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i reservation
8.

9. Lagarnas ikraftträdande (mom. 11)

Ingemar Vänerlov (kd), Ragnwi Marcelind (kd) och Siw Persson (fp) anför:

Regeringen föreslår att lagförslagen i propositionen skall träda i kraft den 1 juli 1999. Särskilt med hänsyn till att den nya bestämmelsen om grovt sjöfylleri bör ha trätt i kraft när säsongen för fritidsbåtar inleds anser vi att lagarna bör träda i kraft vid en tidigare tidpunkt. Vi anser att lagstiftningen bör sätts den 1 maj 1999.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *lagarnas ikraftträdande*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Ju12 yrkande 6 beslutar
att de i moment 10 angivna lagförslagen skall träda i kraft den 1 maj
1999.

Sjöfylleri

Till justitieutskottet

Justitieutskottet har den 28 januari 1999 beslutat att bereda lagutskottet tillfälle att senast den 17 februari 1999 avge yttrande över proposition 1998/99:43 Drograttfylleri och sjöfylleri.

I propositionen föreslås att en nollgräns för narkotika i trafiken införs i lagen om straff för vissa trafikbrott och i järnvägssäkerhetslagen samt i anslutning därtill en ny lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Propositionen innehåller vidare förslag om införandet av en gräns om 1,0 promille för alkohol i sjölagens bestämmelse om grovt sjöfylleri. Regeringen uttalar också att frågan om införandet av en promillegräns i bestämmelserna om s.k. enkelt sjöfylleri bör utredas ytterligare.

Lagutskottet har beslutat att avge yttrande över *dels* det avsnitt i propositionen som gäller sjöfylleri (avsnitt 6), *dels* de med anledning av propositionen väckta motionerna 1998/99:Ju11 av Kia Andreasson (mp) och 1998/99:Ju12 av Elver Jonsson m.fl. (fp, v, kd, c, mp) yrkandena 4–6.

Gällande ordning

Enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott döms den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet att anse som grovt, skall föraren enligt 4 a § dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas bl.a. om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft.

Sjölagen (1994:1009) innehåller i motsats till trafikbrottslagen inte några promillegränser. För sjötrafikens del infördes först år 1966 en uttrycklig straffbestämmelse med avseende på trafikonykterhet. Nuvarande bestämmelser om sjöfylleri tillkom dels genom en lagändring som trädde i kraft den 1 juli 1991 (prop. 1990/91:128, bet. LU35), dels genom en lagändring som trädde i kraft den 1 januari 1994 (prop. 1993/94:44, bet. JuU11). 1991 års ändring innebar att sjölagens onykterhetsbrott delades in i två svårighetsgrader, sjöfylleri och grovt sjöfylleri. 1994 års lagändring innebar att straffmaximum för grovt sjöfylleri höjdes från ett till två års fängelse. Straffet för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Straffbestämmelserna överfördes år 1994 oförändrade till den nya sjölagen och togs in i 20 kap. 4 § respektive 5 §.

Bestämmelserna innebär att för sjöfylleri skall den dömas som framfört ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om gärningsmannen har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, om den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller om framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Ett av de uttalade syftena med uppdelningen i sjöfylleri och grovt sjöfylleri var att det skulle komma tydligare till uttryck att vissa gärningar borde bedömas strängare. Samtidigt innebar ändringarna att det gavs utrymme för att göra en mer nyanserad bedömning i påföljdsfrågan med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall. Ändringarna kan ses som uttryck för den grundläggande tanken att påföljderna för olika slag av trafikonykterhetsbrott i möjligaste mån bör bestämmas efter samma principer. Före 1991 års reform var det endast den förhållandevis vida straffskalan, böter eller fängelse i ett år, som antydde att vissa gärningar borde bedömas strängare än andra.

Tidigare behandling

I samband med 1991 års lagändringar övervägdes frågan om införande av promillegränser för sjötrafiken. I proposition 1990/91:128 gjordes emellertid bedömningen att det då inte fanns ett tillräckligt beslutsunderlag för att lägga fram ett sådant förslag. Departementschefen ansåg det samtidigt angeläget att frågan snarast blev föremål för förnyade överväganden och att en utredning därför borde få i uppdrag att överväga promilleregler till sjöss. Vid riksdagsbehandlingen delade utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 1990/91:LU35 departementschefens uppfattning. Med hänsyn till vad som anfördes i propositionen utgick utskottet från att direktiven för en utredning på området skulle komma att utformas så att arbetet inriktades på frågan om en promillereglering.

Väg- och sjöfylleri-kommittén, som därefter fick i uppdrag att dels göra en utvärdering av bestämmelserna om grovt rattfylleri, dels överväga frågan om införandet av gränsvärden för alkoholkoncentrationen såvitt avser sjöfylleri-brottet, presenterade i slutet av år 1992 resultatet av sitt arbete i betänkandet (SOU 1992:131) Grovt rattfylleri och sjöfylleri. När det gäller sjöfylleri som inte är grovt avstyrkte kommittén tanken på införandet av ett nedre gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften. Straffbarheten borde enligt kommittén liksom tidigare prövas genom en s.k. klinisk bedömning. Däremot ansåg kommittén det vara både möjligt och lämpligt att genom ett övre gränsvärde bestämma vad som skall straffas som grovt sjöfylleri. Gränsvärdet borde enligt kommittén överensstamma med det som i betänkandet föreslogs som ett nytt och lägre värde för grovt rattfylleri, nämligen 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft. För grovt brott skulle dessutom krävas att det begåtts i en syssla som ställt höga krav på gärningsmannen.

När regeringen i proposition 1993/94:44 Grovt rattfylleri m.m. hösten 1993 tog ställning till kommitténs förslag föreslogs inga promilleregler för sjötrafiken. Regeringen pekade i det sammanhanget på att de svårigheter som är förknippade med införandet av sådana regler till sjöss kan hänföras till de särpräglade och mycket varierande förhållanden som råder inom sjötrafiken. I stället borde Brottsförebyggande rådet ges i uppdrag att utvärdera effekterna av 1991 års ändringar på sjöfyllerilagstiftningens område. När resultatet av en sådan utvärdering föreligger fick frågan om ytterligare skärpningar, t.ex. i form av promilleregler, tas upp på nytt. Det fanns därför enligt regeringen inte skäl att vid det tillfället genomföra de av kommittén föreslagna ändringarna av sjöfyllerilagstiftningen såvitt avsåg promilleregeln.

I sitt yttrande 1993/94:LU1y i anslutning till justitieutskottets behandling av proposition 1993/94:44 framhöll lagutskottet, i linje med vad utskottet uttalat i 1991 års lagstiftningsärende, att de ändringar som då gjorts i lagstiftningen om sjöfylleri innebar en strängare syn på onykterhet till sjöss genom att brottet delades in i två grader och genom att förutsättningarna för ansvar vidgades. Samtidigt innebar ändringarna att det ges utrymme för en nyanseerad bedömning av påföljdsfrågan i varje enskilt fall. I likhet med regeringen ansåg utskottet att effekterna av dessa tämligen omfattande regeländringar borde klarläggas innan man överväger att ytterligare skärpa lagstiftningen på området i form av t.ex. en promillereglering. För detta talade också enligt utskottet att själva frågan om gränsvärden för alkoholkoncentrationen kan behöva övervägas ytterligare i olika avseenden. Utskottet hade följaktligen ingen erinran mot att Brottsförebyggande rådet skulle ges uppdraget att utvärdera 1991 års ändringar av lagstiftningen.

Regeringen gav i december 1993 ett sådant uppdrag till Brottsförebyggande rådet. Utvärderingen skulle i första hand ta sikte på att klarlägga i vad mån 1991 års lagändringar har påverkat beteendet till sjöss och sjösäkerheten samt vilken betydelse ändringarna haft för domstolarnas påföljdsval. Brottsförebyggande rådet redovisade sitt uppdrag år 1996 genom att till regeringen överlämna rapporten Sjöfylleri, en utvärdering av 1991 års ändringar av bestämmelserna i sjölagen om onykterhet till sjöss.

I rapporten sägs bl.a. att den aktuella lagstiftningen har gett sjöfylleribrottet en större uppmärksamhet med betoning på värdet att inte använda alkohol till sjöss. Eventuella förändringar i beteendet till sjöss ansågs dock inte kunna hänföras till 1991 års lagändringar. När det gäller lagändringarnas betydelse för domstolarnas påföljdsval gav utvärderingen stöd för slutsatsen att påföljden för grovt sjöfylleri har träffats enligt relativt enhetliga normer.

Vid behandlingen av motioner om införandet av ett gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet vid sjöfylleri i februari 1996 utgick utskottet från att regeringen, med anledning av Brottsförebyggande rådets rapport, på nytt skulle överväga frågan samt återkomma till riksdagen med besked om sitt ställningstagande. Något initiativ från riksdagens sida ansåg utskottet därför inte vara påkallat (bet. 1995/96:LU16).

När utskottet i januari 1997 på nytt hade att ta ställning till motioner med krav på införande av promilleregler i sjölagen erinrade utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 1996/97:LU11 om att frågor med anknytning till sjöfylleri även hade behandlats av Drograttfylleriutredningen i be-

tänkandet (SOU 1996:125) Droger i trafiken. Utredningen hade haft i uppdrag att utarbeta förslag till författningsändringar som skapar förutsättningar för effektivare ingripanden mot drogpåverkade förare, dvs. förare som är påverkade av annat medel än alkohol. Trots att utredningsförslaget inte omfattar sjöfylleri ansåg utskottet att frågorna hade en sådan anknytning till fylleriet till sjöss att det kunde finnas anledning att behandla dem i ett sammanhang. Enligt då aktuella uppgifter avsåg regeringen att lägga fram en proposition med förslag till lagstiftning på grundval av Drograttfylleriutredningens förslag under riksmötet 1997/98. Utskottet avstyrkte bifall till de då aktuella motionerna och ansåg sig kunna utgå från att regeringen skulle komma att ta ställning till frågan om promilleregler för sjötrafiken senast i anslutning till lagstiftningsärendet om drograttfylleri.

Våren 1998 hade utskottet åter att behandla motioner med krav på införande av promilleregler i sjölagen. Utskottet konstaterade därvid att det råder en stark uppslutning kring kravet på nykterhet i all trafik, inklusive sjötrafiken, och att det, alltsedan Väg- och sjöfyllerikommittén redan år 1992 lagt fram ett förslag till utformning av en promillegräns för grovt sjöfylleri, inte framkommit några avgörande omständigheter som talar mot införande av promilleregler även för sjötrafiken. Det saknas därför, framhöll utskottet, anledning att ytterligare dröja med ett lagstiftningsinitiativ och regeringen bör mot denna bakgrund snarast, och senast i anslutning till lagstiftningsärendet om drograttfylleri, återkomma till riksdagen med ett lagförslag om införandet av promilleregler i sjölagen (bet. 1997/98:LU13).

Vad utskottet sålunda anförde gav riksdagen, med bifall till de då aktuella motionerna, som sin mening regeringen till känna (skr. 1997/98:145).

Propositionen

I den nu aktuella propositionen gör regeringen bedömningen att det för närvarande saknas tillräckligt underlag för att föreslå en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. Av propositionen framgår att regeringen avser att tillsätta en utredning med uppgift att närmare överväga frågan. Utredningen skall bl.a. belysa hur en bestämmelse om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt skulle kunna avgränsas och utformas. Även andra frågor, som exempelvis gränsdragningsproblematiken beträffande rekvisiten ”den som framför ett fartyg” och ”sysslor av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss” kan behöva belysas. I utredningen bör också, enligt regeringens mening, beaktas om den utvidgning av straffansvaret för drograttfylleri som föreslås i den nu aktuella propositionen bör få någon konsekvens för utformningen av bestämmelsen om sjöfylleri.

När det gäller grovt sjöfylleri föreslår regeringen att 20 kap. 5 § sjölagen ändras på så sätt att en av de omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt är om gärningsmannen under eller efter färden haft en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i sitt blod eller 0,50 milligram per liter i sin utandningsluft. De grundläggande förutsättningarna för straffansvar för sjöfylleri enligt 20 kap. 4 § skall givetvis gälla även fortsättningsvis om gärningsmannen har en koncentration av alkohol i blodet uppgående till eller överstigande 1,0 promille och motsvarande värde i ut-

andningsluften. Först om det kunnat konstateras att gärningsmannen fört fartyget eller i övrigt haft en syssla av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då varit så påverkad att det kunnat antas att dessa åligganden inte kunnat utföras på ett betryggande sätt, kan domstolen gå vidare i sin bedömning av om sjöfylleriet varit att anse som grovt brott. Den uppmätta promillehalten eller halten i utandningsluften av alkohol utgör då, enligt det framlagda lagförslaget, en av fyra särskilda omständigheter som skall beaktas vid denna bedömning.

Den föreslagna lagändringen är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1999.

Motionerna

Yrkandet i motion Ju11 går ut på att riksdagen hos regeringen skall begära förslag till sådan ändring i sjölagen som innebär att det införs en nedre gräns om 0,2 promille för sjöfylleri som inte är grovt. Motionären anför att det inte finns anledning att ytterligare undersöka och analysera frågan om införandet av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. Det är enligt motionärens mening uppenbart att framförandet av fartyg i många fall ställer minst lika höga krav på omdöme och precision som framförandet av motorfordon i trafiken.

I motion Ju12 yrkas ett tillkännagivande som innebär att den principiella utgångspunkten skall vara att man skall ställa samma krav på nykterhet till sjöss i fråga om trafik på land (yrkande 4). Motionärerna vill också ha till stånd ett tillkännagivande som innebär att den i propositionen aviserade utredningen skall tillsättas snarast (yrkande 5). Med tanke på att en stor del av den bristande nykterheten i sjötrafiken kan härledas till fritidsbåtarna är det, enligt motionärernas mening, angeläget att få till stånd ett tidigare ikraftträdande än den 1 juli 1999. Motionärerna anför att lagstiftningen synes klar och att diskussion förts om det nu föreliggande lagförslaget under lång tid varför såväl logiska som förnuftsmässiga skäl talar för ett tidigare ikraftträdande. I motionen yrkas att riksdagen såvitt gäller de föreslagna ändringarna i sjölagen bestämmer ikraftträdandet till den 1 maj 1999 (yrkande 6).

Utskottets ställningstaganden

Utskottet vill först uttrycka sin tillfredsställelse med att regeringen nu framlagt ett lagförslag som innebär att promilleregler införs också på sjötrafikens område. Som utskottet framhöll våren 1998 råder det numera en stark uppslutning i fråga om kravet på nykterhet i all trafik. Sedan Väg- och sjöfyllerikommittén år 1992 lade fram sitt förslag om en promillegräns för grovt sjöfylleri har det heller inte framkommit några avgörande omständigheter som talar mot införandet av en promilleregler av det slag som nu föreslås.

Lagutskottet har således för sin del inga erinringar mot den föreslagna ändringen, och utskottet förordar att justitieutskottet tillstyrker det i propositionen framlagda förslaget till ändring i 20 kap. 5 § sjölagen.

Enligt utskottets mening hade det varit värdefullt om regeringen i förevarande proposition hade kunnat presentera ett närmare underlag för ett konkret ställningstagande från riksdagens sida i frågan om möjligheten att införa

promilleregler också för sjöfylleri som inte är grovt. I avsaknad av ett sådant underlag anser utskottet att det inte är möjligt för riksdagen att nu begära lagförslag som innebär att straffbarheten för sjöfylleri knyts till en promille-regel på samma sätt som gäller för trafiken på land. I sammanhanget måste nämligen beaktas, såsom påpekats tidigare, att kravet på nykterhet till sjöss inte helt kan jämföras med vad som gäller för vägtrafiken. Medan nykterhetskravet i vägtrafiken endast avser förare gäller för sjölivet dessutom nykterhetskravet ombord inte bara den som framför ett fartyg utan även den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. För yrkessjöfarten torde förhållandena mer kunna liknas vid vad som gäller inom arbetslivet i allmänhet. Till saken hör också att sjölagens regler omfattar all trafik på sjön från segelbrådor och kanoter till oceangående fartyg av olika slag. Ytterligare en komplikation, som också nämns i propositionen, är att många båtar utgör bostäder under kortare eller längre tid.

Mot bakgrund av det anförda förordar lagutskottet att justitieutskottet avstyrker bifall till motion Ju11.

När det gäller yrkande 4 i motion Ju12 kan utskottet inte finna att det föreligger några grundläggande principiella motsättningar mellan motionärernas och regeringens synsätt. I propositionen säger regeringen uttryckligen att en naturlig utgångspunkt för övervägandena om hur straffbestämmelserna om onykterhet till sjöss bör vara utformade är den reglering som gäller för andra trafiknykterhetsbrott.

Mot bakgrund av det anförda och med beaktande av vad som ovan anförts om att kravet på nykterhet för vägtrafikens del inte helt kan jämföras med vad som gäller för sjölivet anser utskottet att något tillkännagivande i enlighet med vad som begärts i motion Ju12 yrkande 4 inte bör komma till stånd. Lagutskottet förordar således att justitieutskottet avstyrker bifall till motionsyrkandet.

Enligt lagutskottets mening är det angeläget att den i propositionen aviserade utredningen nu kommer till stånd utan ytterligare dröjsmål. Utskottet förutsätter att arbetet bedrivs skyndsamt och att erforderliga lagförslag, efter sedvanligt beredningsförfarande, kan läggas fram utan onödig tidsutdräkt. Något formellt tillkännagivande därom från riksdagens sida kan, enligt utskottets mening, inte anses nödvändigt, och lagutskottet förordar därför att justitieutskottet avstyrker bifall också till yrkande 5 i motion Ju12.

Vad slutligen gäller spørsmålet rörande ikraftträdandet anser utskottet i likhet med motionärerna att det är värdefullt om den nya bestämmelsen om grovt sjöfylleri kan träda i kraft så snart som möjligt. Utskottet är emellertid inte berett att förordna någon annan ikraftträdandetidpunkt än den 1 juli 1999, särskilt med hänsyn till att den nya lagstiftningen kan medföra behov av informationsinsatser och andra förberedelser.

Med det anförda förordar lagutskottet att justitieutskottet tillstyrker bifall till propositionen också såvitt avser ikraftträdandebestämmelsen och avstyrker bifall till motion Ju12 yrkande 6.

På lagutskottets vägnar

Tanja Linderborg

I beslutet har deltagit: Tanja Linderborg (v), Rolf Åbjörnsson (kd), Stig Rindborg (m), Rune Berglund (s), Karin Olsson (s), Henrik S Järrel (m), Marina Pettersson (s), Elizabeth Nyström (m), Christina Nenes (s), Tasso Stafilidis (v), Kjell Eldensjö (kd), Berit Adolfsson (m), Anders Berglöv (s), Viviann Gerdin (c), Ulf Nilsson (fp) och Raimo Pärssinen (s).

Sammanfattning.....	1
Propositionen.....	1
Motionerna	2
Motioner väckta med anledning av propositionen	2
Motioner väckta under allmänna motionstiden 1998/99.....	2
Utskottet	3
Inledning.....	3
Ärendet och dess beredning	3
Gällande rätt.....	4
Trafikbrottslagen	4
Sjölagen.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	5
Lagutskottets yttrande.....	5
Överväganden	5
Undantag från narkotikaförbudet	5
Nollgräns för alkohol	8
Narkotika i urin	9
Sällningsinstrument.....	9
Information om den nya lagen.....	10
Ekonomiska konsekvenser av förslagen.....	10
Rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik.....	11
Ansvarsförutsättningar för sjöfylleri	12
Utredningen om sjöfylleri	14
Lagstiftningens ikraftträdande.....	14
Sammanfattning	14
Hemställan	14
Reservationer	16
1. Undantag från narkotikaförbudet (mom. 1)	16
2. Nollgräns för alkohol (mom. 2)	16
3. Narkotika i urin (mom. 3)	17
4. Sällningsinstrument (mom. 4).....	17
5. Information om den nya lagen (mom. 5).....	17
6. Ekonomiska konsekvenser av förslagen (mom. 7).....	18
7. Ansvarsförutsättningar för sjöfylleri (mom. 8)	18
8. Utredningen om sjöfylleri (mom. 9)	19
9. Lagarnas ikraftträdande (mom. 11).....	19
Bilagor:	
1. Regeringens lagförslag.....	20
2. Lagutskottets yttrande 1997/98:LU2y.....	27