



En nedre promillegräns för sjöfylleri

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2009/10:76 En nedre promillegräns för sjöfylleri samt två motioner som väckts med anledning av propositionen och två motioner från den allmänna motionstiden 2009.

I propositionen föreslås att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas genom att det införs en fast, nedre promillegräns på 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffansvaret föreslås gälla den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss förutsatt att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeln föreslås gälla både yrkessjöfart och fritidssjöfart.

Även straffansvaret för grovt sjöfylleri föreslås bli utvidgat så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Det ska gälla förutsatt att fartyget har sådan hastighetskapacitet eller är av sådan storlek som angetts ovan.

Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer som omfattas av den nya promilleregeln. Det föreslås att proven ska få tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Om den som är skyldig att lämna prov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett prov, föreslås att blodprov får tas på honom eller henne.

Lagändringarna är avsedda att träda i kraft den 1 juni 2010.

Justitieutskottet har yttrat sig till civilutskottet.

Civilutskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår samtliga motioner.

I betänkandet finns en reservation.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Utskottets överväganden	6
En nedre promillegräns för sjöfylleri	6
Uppföljning	12
Reservation	13
Uppföljning, punkt 2 (s, v, mp)	13
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	15
Propositionen	15
Följdmotionerna	15
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009	15
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	16
<i>Bilaga 3</i>	
Justitieutskottets yttrande	20

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En nedre promillegräns för sjöfylleri

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
2. lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:76 och avslår motionerna 2009/10:C6 yrkandena 1 och 2, 2009/10:C211 och 2009/10:C266.

2. Uppföljning

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:C6 yrkande 3 och 2009/10:C7.

Reservation (s, v, mp)

Stockholm den 15 april 2010

På civilutskottets vägnar

Carina Moberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Carina Moberg (s), Inger René (m), Ewa Thalén Finné (m), Johan Löfstrand (s), Eva Bengtson Skogsberg (m), Lennart Pettersson (c), Christina Oskarsson (s), Jan Ertsborn (fp), Hillevi Larsson (s), Christine Jönsson (m), Gunnar Sandberg (s), Yvonne Andersson (kd), Eva Sonidsson (s), Jan Lindholm (mp), Katarina Brännström (m), LiseLotte Olsson (v) och Camilla Lindberg (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I december 2003 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda vissa frågor om rattfylleri- och sjöfylleribrottslighet. Genom beslut i december 2005 gavs tilläggsdirektiv till utredningen. Utredningen, som antog namnet Rattfylleriutredningen, överlämnade våren 2006 dels delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12), dels slutbetänkandet Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna (SOU 2006:47) till regeringen. I delbetänkandet föreslog utredningen bl.a. en nedre promillegräns om 0,2 promille för sjöfylleri men ansåg inte att maskindrivet fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop, segelfartyg med en längd under sju meter och fartyg under rodd skulle omfattas av promilleregeln. Betänkandena har remissbehandlats.

I propositionen 2007/08:53 Ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri presenterade regeringen ett antal förslag som baserades på delar av delbetänkandet och på slutbetänkandet. Förslagen godtogs av riksdagen (bet. 2007/08:Ju26 och rskr. 188). Lagändringarna, som trädde i kraft den 1 juli 2008, innebar bl.a. att tjänstemän vid Kustbevakningen gavs möjlighet att ta alkoholutbildningsprov i form av bevisprov på den som misstänks för sjöfylleri och att stoppa fartyg för att kunna ta ett sådant prov. Kustbevakningen fick vidare befogenhet att inleda förundersökning om sjöfylleribrott, och tjänstemän vid myndigheten fick befogenhet att före och under en förundersökning om sådan brottslighet vidta utredningsåtgärder och använda vissa tvångsmedel.

Rattfylleriutredningens förslag i delbetänkandet om att införa en nedre promillegräns för straffansvar för sjötrafiken liksom vissa därtill anknytande förslag bereddes vidare inom Regeringskansliet. Våren 2008 remitterades departementspromemorian Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32). I promemorian har föreslagits en ny lag om krav på behörighet för förande av vissa fritidsfartyg i syfte att öka sjötrafiksäkerheten i svenska vatten. Behörighetskrav ska gälla på tre olika nivåer. Den lägsta nivån ska gälla fartyg som har installerad motordrift och vars skrov har en största längd av minst tio meter eller med motordrift kan framföras genom vatten med en hastighet om minst 15 knop. Samtidigt remitterades frågan om den avgränsning av vilka fartyg som föreslogs omfattas av behörighetskrav även är lämplig för att avgränsa de fartyg som bör omfattas av promilleregeln.

I den aktuella propositionen behandlar regeringen de återstående delarna av Rattfylleriutredningens delbetänkande, utom en del som avser vållandebrotten. Även departementspromemorians förslag till avgränsning av vilka

fartyg som ska omfattas av krav på behörighetsbevis behandlas som beredningsunderlag. Frågan om behörighetsbevis är fortfarande under beredning inom Regeringskansliet.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i *bilaga 1* och lagförslagen i *bilaga 2*.

Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande över lagförslagen.

Med anledning av propositionen har två motioner väckts. I ärendet behandlar utskottet också två motioner från den allmänna motionstiden 2009. Förslagen i motionerna finns i *bilaga 1*.

Civilutskottet har berett justitieutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen och motionerna. Yttrandet återges i *bilaga 3*.

Utskottets överväganden

En nedre promillegräns för sjöfylleri

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår motionsyrkandena.

Nuvarande ordning

Bestämmelser om sjöfylleribrott finns i 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009). Enligt 4 § döms den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett 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, för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet att anse som grovt, ska enligt 5 § dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år.

Vid bedömande av om sjöfylleribrottet är grovt ska särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Av 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för sjöfylleri, s.k. bevisprov. Provet får tas av en polisman eller av en tjänsteman vid Kustbevakningen. En polisman får med stöd av 22 § polislagen (1984:387) stoppa fartyg för provtagning. Samma befogenhet har en kustbevakningstjänsteman.

Alkoholutandningsprov får enligt 2 § lagen om alkoholutandningsprov tas på bl.a. förare av motordrivet fordon även om någon brottsmisstanke inte föreligger. Ett sådant prov, s.k. sällningsprov, får tas av en polisman eller, om det är fråga om att förebygga eller upptäcka rattfylleribrottslighet, bl.a. av en tjänsteman vid Kustbevakningen. Om den som är skyldig att lämna ett sällningsprov vägrar att medverka till det, får enligt 3 § lagen om alkoholutandningsprov i stället tas ett blodprov trots att förutsättningar

för det inte föreligger enligt rättegångsbalken, dvs. trots att det saknas skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa. Detsamma gäller när den enskilde inte kan lämna ett alkoholutandningsprov på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka.

Någon möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov, sållningsprov, eller att ta blodprov utan brottsmisstanke för att förebygga eller upptäcka sjöfylleri finns inte.

Förundersökning om sjöfylleribrott får inledas av polisen eller åklagaren enligt 23 kap. 3 § rättegångsbalken. Enligt 7 a § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning får också Kustbevakningen besluta att inleda förundersökning om sjöfylleri. De befogenheter och skyldigheter som undersökningsledaren har enligt rättegångsbalken gäller då Kustbevakningen. Polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen har vissa självständiga befogenheter att före och under en förundersökning vidta utredningsåtgärder och använda tvångsmedel, bl.a. besluta om kroppsvisitation och kroppsbesiktning. De har också befogenhet att använda våld i vissa situationer, bl.a. när fartyg ska stoppas för alkoholutandningsprov på den som misstänks för sjöfylleri, jämför 10 och 29 §§ polislagen (1984:387).

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas till att avse den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss 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. Regeln föreslås omfatta fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter.

När det gäller skälen för att införa en nedre promillegräns för sjöfylleri motsvarande den som gäller för vägtrafiken anför regeringen bl.a. följande. Förhållandena i svenska vatten präglas av att både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten är omfattande och tät, åtminstone i stora delar av dessa områden. Yrkessjöfarten, som transporterar såväl passagerare som gods, har varit föremål för en markant tillväxt under ett antal år och förekommer i betydande omfattning. Fritidssjöfarten har ökat kraftigt under flera år. Antalet svenska fartyg som används för fritidsändamål kan uppskattas till åtminstone 750 000. Till det kommer fritidstrafik med utländska fartyg i svenskt vatten. Fritidsfartygen är dessutom generellt sett större och snabbare än tidigare. En stor mängd fartyg av olika slag trafikerar alltså de svenska vattnen. Särskilt hög är trafikintensiteten i vissa områden som allmänna farleder, skärgårdsområden, sund, hamnar och kanaler. Dessutom har restaurangverksamheten och andra nöjesetablissemang längs kusterna och i skärgårdsområdena ökat och därmed tillfällena till alkoholförtäring, inte minst i samband med fritidssjöfart. Många sådana etablissemang lig-

ger så till att transporter till och från dessa sker med fritidsbåt. Allt detta innebär att det finns en påtaglig olycksrisk vid alkoholpåverkan hos den som framför ett fartyg eller annars har en viktig trafiksäkerhetsuppgift ombord. Olyckor till sjöss kan drabba både människors liv och hälsa samt medföra skador på egendom. Även miljön kan skadas. Antalet olyckor till sjöss är visserligen förhållandevis få enligt tillgänglig statistik. Någon heläckande olycksstatistik finns dock inte. Under senare år har det inträffat ett antal alkoholrelaterade olyckor till sjöss, ibland med dödlig utgång. Vidare ökade markant antalet ingripanden mot sjöfylleri från Kustbevakningens och Sjöpolisens sida efter att det 2003 blev möjligt att använda laser för att kontrollera fartygs hastighet. Antalet har de senaste åren legat på en relativt konstant nivå, men ett mörkertal kan antas finnas. Antalet lagföringar beträffande sjöfylleri har under senare år ökat något.

Enligt regeringen påminner de nu beskrivna förhållandena och riskerna med alkoholpåverkan till sjöss i flera viktiga avseenden så starkt om situationen i vägtrafiken att det finns skäl för att införa en nedre promillegräns på 0,2 för sjötrafiken. Promilleregeln ska gälla både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten samt samma vatten och personer som omfattas av dagens sjöfylleribestämmelser.

Regeringen anser emellertid att promilleregeln bör avgränsas vad gäller de fartyg som den ska träffa. Regeln motiveras av trafiksäkerhetsskäl och bör därför, anför regeringen, omfatta fartyg med sådana hastighetsresurser eller av sådan storlek att det finns beaktansvärda risker med att framföra fartyget eller utföra annan väsentlig uppgift ombord i alkoholpåverkat tillstånd. Enligt regeringen finns det inte något givet svar på frågan om hur avgränsningen bör göras, vilket remissinstansernas synpunkter på både Rattfylleriutredningens och departementspromemorians förslag till avgränsning visar. Avgränsningen bör å ena sidan fånga in de fartyg där det finns påtagliga risker med att i alkoholpåverkat tillstånd framföra eller fullgöra annan viktig trafikuppgift. Å andra sidan är det viktigt att promilleregeln inte omfattar fler fartyg än vad som är nödvändigt. Vid denna avvägning och med beaktande av det blandade remissutfallet anser regeringen att gränsen lämpligen bör dras vid fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter.

Även straffansvaret för grovt sjöfylleri föreslås bli utvidgat så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften förutsatt att fartyget är av sådant slag som omfattas av promilleregeln för sjöfylleri av normalgraden.

För att det utvidgade straffansvaret ska bli så effektivt som möjligt, anser regeringen att det även bör kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov i de fall som omfattas av den utökade kriminaliseringen. Regeringen föreslår därför att alkoholutandningsprov i form av sållningsprov får tas på den som framför ett fartyg och på den som i övrigt på ett fartyg

fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara av sådant slag som omfattas av den nya promilleregeln. Regeringen framhåller att rutinmässiga kontroller av trafiknykterheten är ett viktigt verktyg i arbetet med att förebygga och upptäcka trafiknykterhet. Att det finns, eller uppfattas finnas, en stor risk att ertappas avhåller människor i allmänhet från att förena trafik och alkoholförtäring. Kontroller innebär vidare att trafiknykterhetsbrott upptäcks och att brotten avbryts genom att fortsatt färd under alkoholpåverkan förhindras. Eftersom proven tas utan brottsmisstanke och därmed utan närmare utredning om fartygets hastighetskapacitet eller storlek, bör de få tas redan vid antagande om att fartyget omfattas av promilleregeln.

Regeringen föreslår att befogenheten att ta sållningsprov ges till polis- och tjänstemän vid Kustbevakningen som redan har befogenhet att ta bevisprov vid misstanke om sjöfylleri samt stoppa fartyg och därvid använda våld. De regler som gäller för hur sållningsprov får tas vad avser andra trafikslag ska gälla även för sjötrafiken.

Om den som är skyldig att lämna ett sållningsprov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett sådant prov, föreslås att blodprov får tas på honom eller henne. En utökad möjlighet till kroppsbesiktning i form av blodprov utan brottsmisstanke även för dessa situationer till sjöss får, anför regeringen, anses stå i rimlig proportion till vad som står att vinna med åtgärden och vara nödvändig för den allmänna säkerheten och för att förebygga brott och skydda övriga trafikanters hälsa.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2010.

Motionerna

Egon Frid m.fl. (v) anför i motion C6 att lagstiftningen när det gäller sjöfylleri så långt som möjligt bör vara jämförbar med lagstiftningen avseende rattfylleri. Exempelvis bör det införas en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov oavsett storleken på fartyg. Ett tillkännagivande föreslås i enlighet härmed (yrkande 1). I motionen föreslås även ett tillkännagivande om att den nya lagstiftningen ska omfatta fler båtar. Motionärerna anser att det förslag som Rattfylleriutredningen lämnat i sitt delbetänkande Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) bör genomföras och att promilleregeln bör omfatta alla motordrivna båtar som är sju meter eller mer och kan framföras i sju knop eller fortare samt segelfartyg med en längd av sju meter eller mer (yrkande 2).

Frågan om att införa en nedre promillegräns för sjöfylleri och möjligheten att ta sållningsprov till sjöss tas upp i två motioner som väckts under den allmänna motionstiden 2009.

Ann-Christin Ahlberg (s) anser i motion C211 att samma promillegräns, 0,2 promille, ska gälla för sjöfylleri som för rattfylleri och att rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss ska tillåtas. Ett tillkännagivande föreslås i enlighet härmed.

Ett tillkännagivande med liknande innehåll föreslås också i motion C266 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s).

Justitieutskottets yttrande

Justitieutskottet anser att det finns skäl att införa en nedre promillegräns på 0,2 för sjötrafiken i enlighet med regeringens förslag. Justitieutskottet instämmer också i regeringens bedömning att en förutsättning för straffansvar ska vara att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Utskottet välkomnar även att kriminaliseringen av grovt sjöfylleri ges en motsvarande reglering som vad gäller för onykterhetsbrotten i vägtrafiken. Utskottet delar också regeringens uppfattning att det föreslagna utvidgade straffansvaret bör kombineras med en möjlighet att ta sällningsprov för att bli effektivt. Sällningsprov bör enligt utskottets mening få tas i fråga om sådana fartyg som kan antas omfattas av promilleregeln.

Sammanfattningsvis anser justitieutskottet, utifrån de utgångspunkter som utskottet har att beakta, att civilutskottet bör tillstyrka propositionen och avstyrka motionerna.

Civilutskottets ställningstagande

För exempelvis vägtrafiken gäller ett straffansvar för rattfylleri för den som för ett fordon efter att ha druckit alkohol och under eller efter färden har en alkoholkoncentration på minst 0,2 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften. Ansvar för grovt rattfylleri följer vid en alkoholkoncentration på minst 1,0 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften.

Frågan om det även bör införas en fast, nedre promillegräns till sjöss har varit föremål för upprepad behandling i riksdagen och utretts i omgångar, senast av Rattfylleriutredningen. Civilutskottet anser att en förutsättning för att införa en sådan gräns är att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken någorlunda kan jämföras med vägtrafiken. Som regeringen pekar på i propositionen har yrkessjöfarten, som transporterar såväl passagerare som gods, varit föremål för en markant tillväxt under ett antal år och förekommer i betydande omfattning. Även fritidssjöfarten har ökat kraftigt under flera år. Antalet svenska fartyg som används för fritidsändamål kan uppskattas till åtminstone 750 000. Till det kommer fritidstrafik med utländska fartyg i svenskt vatten. Fritidsfartygen är dessutom generellt sett större och snabbare än tidigare. Vidare har restaurangverksamheten och andra nöjesetablissemang längs kusterna och i skärgårdsområdena ökat och därmed tillfällena till alkoholförtäring, inte minst i samband med fritidssjöfart. Allt detta innebär att det finns en påtaglig olycksrisk vid alkoholpåverkan hos den som framför ett fartyg eller annars har en viktig trafiksäkerhetsuppgift ombord.

Civilutskottet delar justitieutskottets uppfattning att det finns skäl för att även införa en nedre promillegräns på 0,2 för sjötrafiken. En sådan promilleregeln kan antas utgöra ett effektivt medel för att motverka alkoholpåverkan i samband med sjötrafik.

I likhet med regeringen anser civilutskottet att en sådan promilleregeln bör avgränsas i fråga om vilka fartyg den ska omfatta. Regeln motiveras av trafiksäkerhetsskäl och bör därför omfatta fartyg med sådana hastighetsresurser eller av sådan storlek att det finns beaktansvärda risker med att framföra fartyget eller utföra annan väsentlig uppgift ombord i alkoholpåverkat tillstånd. Å andra sidan är det viktigt att promilleregeln inte omfattar fler fartyg än vad som är nödvändigt. Utskottet anser mot denna bakgrund att den föreslagna avgränsningen framstår som lämplig. Det kan i sammanhanget understrykas att den som framför ett fartyg som inte omfattas av promilleregeln ändå kan göra sig skyldig till sjöfylleri. Detsamma gäller den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten på ett sådant fartyg. Detta gäller om personen är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt.

Civilutskottet ställer sig även bakom förslaget att utvidga straffansvaret för grovt sjöfylleri så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften. En sådan ordning motsvarar också vad som gäller för onykterhetsbrotten i vägtrafiken.

Liksom regeringen anser civilutskottet att det utvidgade straffansvaret bör kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov för att bli så effektivt som möjligt. Sållningsprov bör få tas i fråga om sådana fartyg som kan antas omfattas av promilleregeln. Provet bör få tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Även bestämmelserna om blodprovstagning i de fall en person som ett sållningsprov ska tas på inte vill eller kan lämna något sållningsprov bör gälla för sjötrafikens del. Om fartyget inte omfattas av promilleregeln gäller sedan tidigare att bevisprov får tas vid skälig misstanke om sjöfylleri.

Med det anförda föreslår civilutskottet, liksom justitieutskottet, att riksdagen ska anta de lagförslag som läggs fram i propositionen och avslå motion C6 yrkandena 1 och 2.

Mot bakgrund av de förslag som lämnas i propositionen får önskemålen i motionerna C211 och C266 anses i huvudsak tillgodosedda, varför även dessa motioner bör avslås.

Uppföljning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden med krav på ett tillkännagivande om att den nya lagstiftningen bör följas upp.

Jämför reservation (s, v, mp).

Motionerna

Carina Moberg m.fl. (s, mp) anser i motion C7 att avgränsningen när det gäller vilka fartyg som ska omfattas av den föreslagna nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att säkerställa att lagstiftningen ger en ökad sjösäkerhet. Ett tillkännagivande föreslås i enlighet härmed.

Även i motion C6 av Egon Frid m.fl. (v) föreslås ett tillkännagivande om behovet av en utvärdering av effekterna av den föreslagna nya lagstiftningen om sjöfylleri (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det alltid angeläget att beslutad lagstiftning följs upp, och förutsätter att så kommer att ske även i detta fall. Motionerna C6 yrkande 3 och C7 bör därför avslås.

Reservation

Uppföljning, punkt 2 (s, v, mp)

av Carina Moberg (s), Johan Löfstrand (s), Christina Oskarsson (s), Hillevi Larsson (s), Gunnar Sandberg (s), Eva Sonidsson (s), Jan Lindholm (mp) och LiseLotte Olsson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om behovet av en uppföljning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:C6 yrkande 3 och 2009/10:C7.

Ställningstagande

I propositionen föreslås att straffansvaret för sjöfylleribrott utvidgas genom att det bl.a. införs en fast, nedre promillegräns. Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer som omfattas av den nya promilleregeln. De rödgröna samarbetspartierna har länge krävt att det ska införas en nedre promillegräns för sjöfylleri och att rutinmässiga alkoholutandningsprov ska tillåtas i sjötrafiken. Initiativ för att möjliggöra en sådan lagstiftning togs redan under den förra mandatperioden. Därefter har den borgerliga regeringen varit oförmögen att lämna förslag till riksdagen. Vi välkomnar därför att det nu läggs fram förslag om en skärpt lagstiftning. En lagstiftning med en nedre gräns för sjöfylleri är motiverad av trafiksäkerhetsskäl och för att markera samhällets syn på att sjötrafik och alkohol inte hör ihop. Vi anser vidare att frågan om införande av krav på behörighetsbevis för fritidsbåtar med fördel hade kunnat behandlas i samband med de nu aktuella förslagen. Detta för att skapa en enhetlig lagstiftning.

Regeringen väljer att i propositionen frånga det förslag om vilka fartyg som ska omfattas av promilleregeln som Rattfylleriutredningen lade fram i delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12). Utredningen förordade att maskindrivna fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop samt segelfartyg med en längd under sju meter och fartyg under rodd skulle undantas från regelverket. Regeringen väljer i stället att höja gränsen så att regelverket berör fartyg som antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Många båtar kommer därför inte att omfattas av den föreslagna lagstiftningen.

Trots att gränserna höjs väsentligt innehåller propositionen inte någon analys av vilka konsekvenser regeringens förslag får för möjligheterna att öka sjösäkerheten. Hur många båtar som faktiskt berörs av lagstiftningen redovisas inte. Avsikten måste vara att lagstiftningen fångar in de fartyg där riskerna för trafiksäkerheten är påtagliga om de framförs under alkoholpåverkan. Vi menar därför att regeringens förslag om vilka fartyg som ska omfattas av den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att säkerställa att lagstiftningen ger en ökad sjösäkerhet. En förnyad prövning av regelverket kan därefter behöva göras.

Vad vi nu anfört om behovet av en uppföljning bör riksdagen, med bifall till motionerna C6 yrkande 3 och C7, som sin mening tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:76 En nedre promillegräns för sjöfylleri:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
2. lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

Följdmotionerna

2009/10:C6 av Egon Frid m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sjöfylleri jämställs med rattfylleri och att lagstiftningarna, så långt det är möjligt, blir jämförbara.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagen om sjöfylleri ska omfatta alla motor-drivna båtar som är sju meter eller mer och kan framföras i sju knop eller mer.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utvärdering av effekterna av den nya lagstiftningen om sjöfylleri.

2009/10:C7 av Carina Moberg m.fl. (s, mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utvärdering av effekterna av den nya lagstiftningen om sjöfylleri.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:C211 av Ann-Christin Ahlberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lika villkor ska gälla för att köra båt som för att köra bil.

2009/10:C266 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfylleri.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

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

Nuvarande lydelse

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 *polisgripande* 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).

*Föreslagen lydelse*2 §¹

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på

1. förare av motordrivet fordon, *om inte fordonet är avsett att föras av gående,*

2. förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, *samt*

3. *den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).*

Bestämmelserna i 1 § andra- 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 *personen* kontrolleras eller ett *ingripande* mot *honom* eller *henne* sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. *Prov som enligt denna paragraf får tas på förare av motordrivet fordon* får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

¹ Senaste lydelse 2008:324.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2010.

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

Härigenom föreskrivs att 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 kap.

4 §

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, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

För sjöfylleri döms också den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett 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 eller hon inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt.

5 §¹

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

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, *döms* för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt *ska* särskilt beaktas om

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

¹ Senaste lydelse 1999:220.

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2010.

BILAGA 3

Justitieutskottets yttrande
2009/10:JuU4y

En nedre promillegräns för sjöfylleri

Till civilutskottet

Civilutskottet beslutade den 4 februari 2010 att bereda justitieutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens proposition 2009/10:76 En nedre promillegräns för sjöfylleri samt motioner.

Med anledning av propositionen har det väckts motioner från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna. Dessutom behandlas två motioner från den allmänna motionstiden 2009.

Justitieutskottet har beslutat att yttra sig över propositionen och motionerna utifrån de utgångspunkter justitieutskottet har att beakta.

I yttrandet finns två avvikande meningar (v; s+mp).

Utskottets överväganden

Propositionen

I propositionen föreslås att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas genom att det införs en fast nedre promillegräns på 0,2 ‰ alkohol i blodet motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffansvaret föreslås gälla den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss förutsatt att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeln föreslås gälla både yrkessjöfart och fritidssjöfart.

Även straffansvaret för grovt sjöfylleri föreslås bli utvidgat så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 ‰ i blodet motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Det ska gälla förutsatt att fartyget har en sådan hastighetskapacitet eller är av en sådan storlek som angetts ovan.

Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer och fartyg som omfattas av den nya promilleregeln. Proven föreslås få tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Om den som är skyldig att lämna prov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett prov, föreslås att blodprov får tas på honom eller henne.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2010.

Motionerna

I motion C6 (v) yrkande 1 begärs att sjöfylleri ska jämföras med rattfylleri och att lagstiftningarna, så långt det är möjligt, görs jämförbara. Enligt motionärerna bör det i lagstiftningen om sjöfylleri införas en rätt och en möjlighet för polisen och Kustbevakningen att genomföra alkoholutandningsprov i form av sållningsprov eller att ta blodprov utan brottsmisstänke för att förebygga eller upptäcka sjöfylleri oavsett storlek på båtarna. I yrkande 2 i motionen anförs att lagen om sjöfylleri ska omfatta alla motordrivna båtar som är sju meter eller mer och kan framföras i sju knop eller fortare. I yrkande 3 anförs att regeringens förslag om vilka båtar som ska omfattas av den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att man ska säkerställa att lagen ger en ökad sjösäkerhet. Även i motion C7 (s, mp) efterfrågas en utvärdering av lagen för att säkerställa att lagen ger en ökad sjösäkerhet.

I motionerna C211 och C266 (båda s), som väckts under allmänna motionstiden 2009, framställs yrkanden av innebörden att en nedre promillegräns motsvarande den som gäller för rattfylleri bör införas för sjöfylleri och att det, för att kontrollera nykterheten till sjöss, bör vara möjligt att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov.

Utskottets ställningstagande

En nedre gräns på 0,2 ‰ för rattfylleri har funnits sedan den 1 juli 1990 (prop. 1989/90:2, bet. 1989/90:JuU2). Frågan om det bör införas en fast nedre promillegräns till sjöss har varit föremål för upprepad behandling i riksdagen och utretts i omgångar, senast av Rattfylleriutredningen. En förutsättning för att införa en sådan gräns är att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken någorlunda kan jämföras med vägtrafiken. Som regeringen pekar på i propositionen präglas förhållandena i svenska vatten av att både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten är omfattande och tät, åtminstone i stora delar av dessa områden. Yrkessjöfarten, som transporterar såväl passagerare som gods, har varit föremål för en markant tillväxt under ett antal år och förekommer i betydande omfattning. Det gäller både svensk och utländsk trafik. Vidare har fritidssjöfarten ökat kraftigt under flera år. De nu beskrivna förhållandena och riskerna med alkoholpåverkan till sjöss påminner i flera viktiga avseenden så starkt om situationen i vägtrafiken att det enligt utskottets uppfattning finns skäl att införa en nedre promillegräns på 0,2 ‰ för sjötrafiken i enlighet med regeringens förslag. En promilleregler kan vidare antas utgöra ett effektivt medel för att motverka alkoholpåverkan i samband med sjötrafik. Promilleregeln bör dock avgränsas i fråga om vilka fartyg den ska omfatta. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att en förutsättning för straffansvar ska vara att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Utskottet välkomnar även att, som en följd av nämnda lagförslag, kriminaliseringen av grovt sjöfylleri ges en motsvarande reglering som vad gäller för onykterhetsbrotten i vägtrafiken.

Justitieutskottet anser att civilutskottet bör tillstyrka propositionen i denna del och att motionerna C6 yrkandena 2 och 3 och C7, som förespråkar en annan avgränsning av vilka fartyg som ska omfattas av lagförslaget, bör avstyrkas.

Regeringen föreslår vidare i propositionen att s.k. sållningsprov, dvs. alkoholutandningsprov i form av rutinmässiga prov, ska få tas på den som framför ett fartyg och på den som i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara av sådant slag som omfattas av den nya promilleregeln. Sållningsprov föreslås få tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Om den som

är skyldig att lämna ett sållningsprov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett sådant prov, får blodprov tas på honom eller henne.

Utskottet, som konstaterar att motsvarande regler om sållningsprov redan gäller för väg- och järnvägstrafik, delar regeringens uppfattning att det nu föreslagna utvidgade straffansvaret bör kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov för att bli effektivt. Sållningsprov bör enligt utskottets mening få tas i fråga om sådana fartyg som kan antas omfattas av promilleregeln. Eftersom proven får tas utan brottsmisstanke och därmed utan närmare utredning om fartygets hastighetskapacitet eller storlek, bör de få tas redan vid antagande om att fartyget omfattas av promilleregeln. Om fartyget inte är av sådant slag att det omfattas av promilleregeln, får bevisprov tas på den som kan misstänkas för sjöfylleri. Justitieutskottet anser att civilutskottet bör tillstyrka propositionen även i denna del och att motion C6 yrkande 1 bör avstyrkas. Motionerna C211 och C266 får anses tillgodosedda med förslagen i propositionen och bör avstyrkas.

Vad gäller de ekonomiska konsekvenserna av förslagen i propositionen bedömer regeringen att eventuella ökade kostnader för berörda myndigheter inte är större än att de kan finansieras inom ramen för befintliga anslag. Utskottet gör inte någon annan bedömning än regeringen och anser att civilutskottet bör tillstyrka propositionen även i denna del.

Sammanfattningsvis anser justitieutskottet sålunda, utifrån de utgångspunkter som justitieutskottet har att beakta, att civilutskottet bör tillstyrka propositionen och avstyrka motionerna.

Stockholm den 2 mars 2010

På justitieutskottets vägnar

Inger Davidson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Inger Davidson (kd), Henrik von Sydow (m), Krister Hammarbergh (m), Margareta Persson (s), Johan Linander (c), Elisebeht Markström (s), Inge Garstedt (m), Helena Bouveng (m), Lena Olsson (v), Kerstin Haglö (s), Otto von Arnold (kd), Mehmet Kaplan (mp), Anders Hansson (m), Maryam Yazdanfar (s), Helena Bargholtz (fp) och Christer Engelhardt (s).

Avvikande meningar

1. Ytterligare skärpningar av lagstiftningen om sjöfylleri (v)

Lena Olsson (v) anför:

Jag ställer mig bakom propositionen men vill gå ännu längre. För det första vore det rimligt att i ännu större utsträckning jämställa lagstiftningarna för rattfylleri och sjöfylleri, t.ex. borde alkoholutandningsprov i form av sållningsprov kunna tas oavsett storleken på en båt. För det andra borde som Rattfylleriutredningen föreslog endast maskindrivna fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop samt segelfartyg med en längd under sju meter och fartyg under rodd undantas från promillegränsen. Regeringen bör återkomma med lagförslag som tillgodoser det anförda.

Om mina förslag inte vinner bifall anser jag att det, för att säkerställa att lagen medför en ökad sjösäkerhet, behövs en utvärdering och uppföljning av den nya lagstiftningen. En förnyad prövning av regelverket kan därefter behöva göras.

Vad jag nu anført bör civilutskottet föreslå att riksdagen ger regeringen till känna genom att tillstyrka motion C6 yrkandena 1–3.

2. Utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen om sjöfylleri (s, mp)

Margareta Persson (s), Elisebeht Markström (s), Kerstin Haglö (s), Mehmet Kaplan (mp), Maryam Yazdanfar (s) och Christer Engelhardt (s) anför:

Förslagen i Rattfylleriutredningens betänkande Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) innebar att även mindre och långsammare båtar skulle omfattas av promilleregeln. I propositionen görs inte någon analys av vilka konsekvenser regeringens förslag till begränsning av de fartyg som kommer att omfattas får för möjligheterna att öka sjösäkerheten. Vi menar därför att den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att man ska säkerställa att lagen medför en ökad sjösäkerhet. En förnyad prövning av regelverket kan därefter behöva göras.

Vad vi nu anført bör civilutskottet föreslå att riksdagen ger regeringen till känna genom att tillstyrka motion C7.