

## Motion till riksdagen 2009/10:C6

av Egon Frid m.fl. (v)  
med anledning av prop. 2009/10:76

# En nedre promillegräns för sjöfylleri

## 1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sjöfylleri jämföres 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 motordrivna 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.

## 2 Motivering

Regeringen föreslår 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. Även straffansvaret för grovt sjöfylleri föreslås utvidgas så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet motsvarande 0,50 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. Både yrkessjöfart och fritidssjöfart berörs av regelverket.

Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprover på sådana personer på fartyg som omfattas av den nya promilleregeln. Proven ska kunna tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2010.

**Fel! Okänt namn på**

Vänsterpartiet och de övriga rödgröna samarbetspartierna har länge krävt att det ska införas en nedre promillegräns för sjöfylleri samt att rutinmässiga alkoholutandningsprov ska tillåtas. Initiativ för att möjliggöra en sådan lagstiftning togs redan under den förra mandatperioden. Därefter har den moderatledda regeringen varit oförmögen att lämna förslag till riksdagen. Vi välkomnar därför att förslag nu läggs om skärpt lagstiftning.

### 3 En stark lag om sjöfylleri krävs för att garantera sjösäkerheten

Sverige har med sina stora skärgårdsområden goda förutsättningar för ett aktivt båtliv. Svenskarnas båtintresse växer och antalet fritidsbåtar ökar. Båtlivet är en av de stora folkrörelserna i Sverige. Samtidigt har svenskt båtliv under de senaste tio åren drabbats av i genomsnitt 37 dödsfall varje år. Under år 2008 förolyckades/saknades 43 människor i samband med 38 olyckor. Antalet visar således en tendens att öka, vilket är alarmerande.

Samtidigt som antalet fritidsbåtar i Sverige ökar blir båtarna även större och snabbare. Vidare blir antalet restauranger längs våra kuster fler och tillfällena där alkoholförtäring erbjuds ökar. En tydligare lagstiftning med en nedre gräns för sjöfylleri är därför motiverat av säkerheten till sjöss och på kusterna. Både för att förebygga och förhindra drunkningsolyckor och av trafiksäkerhets- och hälsoskäl för att förhindra olyckor på sjön och för att tydligt markera samhällslets syn på att även sjötrafik och alkohol inte hör ihop.

För en ökad sjösäkerhet och trafik på sjön och för ökad säkerhet i hamnar och vid våra kuster vore det rimligt att i ännu större utsträckning jämställa lagstiftningarna för rattfylleri och sjöfylleri. Som exempel borde det i lagstiftningen om sjöfylleri införas rätten och möjligheten för polisen och Kustbevakningen att genomföra alkoholutandningsprov i form av sållningsprov eller att ta blodprov utan brottsmisstanke för att förebygga eller upptäcka sjöfylleri oavsett storlek på båtarna. Detta bör ges regeringen till känna. Sjösäkerheten och riskerna med att vistas berusad och påverkad på sjön måste tas på stort allvar.

### 4 Rattfylleriutredningens förslag bör genomföras

Regeringen väljer att i propositionen frånga det förslag som utredningen Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) lade fram. Utredningen förordade att maskindrivna fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger 7 knop samt segelfartyg med en längd under sju meter och fartyg under rodd skulle undantas från regelverket. Regeringen väljer istället att höja gränsen så att regelverket berör fartyg som antingen med motordrift kan fram-

Fel! Okänt namn på

föras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Fler båtar undantas därmed från den föreslagna lagstiftningen. Detta är inte acceptabelt. Vi anser att en ny lagstiftning måste omfatta fler båtar och ser att det förslag som Rattfylleriutredningen lade fram borde vara regeringens förslag. Detta bör ges regeringen till känna.

## 5 Uppföljning och förnyad prövning av förändringarna behöver göras

Trots att gränserna höjs väsentligt saknas en analys av vilka konsekvenser regeringens förslag till gränsvärden får för möjligheterna att öka sjösäkerheten. Hur många båtar som de facto berörs av lagen 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 till vilka båtar som ska omfattas av den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att säkerställa att lagen ger en ökad sjösäkerhet. En förnyad prövning av regelverket kan därefter behöva göras. Detta bör ges regeringen till känna.

## 6 Behörighetsbevis

För att få framföra en fritidsbåt som inte har mer än tolv meters längd och fyra meters bredd krävs i dag ingen särskild utbildning. Antalet sjöräddningsuppdrag har ökat under senare år och nästan hela ökningen hänförs till olyckor med fritidsbåtar. För att öka sjösäkerheten behöver båtförarnas kunskaper förbättras.

Vi anser att krav bör införas på behörighetsbevis för att få framföra även något mindre fritidsbåtar än vad dagens regelverk anger. Vilka båtar som bör beröras av ett sådant behörighetsbevis hade med fördel knutits samman och behandlats i samband med regelverket för nedre gräns för sjöfylleri, detta för att skapa en enhetlig lagstiftning. Trots att frågan har beretts i Regeringskansliet under ett antal år har regeringen tyvärr inte kunnat presentera något förslag för riksdagen i denna del.

Stockholm den 21 januari 2010

*Egon Frid (v)*

*Marianne Berg (v)*

*Josefin Brink (v)*

*LiseLotte Olsson (v)*

*Torbjörn Björlund (v)*

*Kalle Larsson (v)*