

## Motion till riksdagen 2013/14:C466

av **Anti Avsan och Isabella Jernbeck (M)**

# Översyn av promilleregeln

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en översyn av sjöfyllerilagstiftningen.

## Motivering

Innan den nu gällande promilleregeln infördes som en nedre gräns för vad som ska anses utgöra sjöfylleri, gällde enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) att 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, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet att anse som grovt, ska enligt 20 kap. 5 § samma lag dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år.

Vid bedömning 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.

Promillegränsen i 20 kap. 5 § 1 sjölagen infördes den 1 juli 1999.

Enligt de tidigare gällande reglerna fanns det således inte någon promillegräns för så kallat enkelt sjöfylleri. Det ansågs tillräckligt att olämpligheten att framföra fartyg, eller på fartyg fullgöra en uppgift av väsentlig betydelse, kunde styrkas genom objektiva omständigheter som därigenom kunde ge

## Fel! Okänt namn på

grund för antagandet att någon inte kunde framföra fartyg på betryggande sätt.

Farebedömningen byggde i den tidigare gällande lagstiftningen enbart på så kallad konkret fara som bedömdes utifrån objektiva iakttagelser. Med den numera gällande promillegränsen kan en person fällas till ansvar för sjöfylleri utan att någon konkret fara har förelegat. Promilleregeln bygger på en abstrakt farebedömning som innefattar ett antagande om att man, inom det i övrigt straffbara området, anses inte kunna framföra fartyg på betryggande sätt om man har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften.

Innan promilleregeln för sjöfylleri av normalgraden infördes hade frågan om sjöfylleri varit föremål för utredningar och överväganden vid ett flertal tidigare tillfällen.

I sjölagen genomfördes ändringar år 1991. Dessa ändringar innebar att brottet sjöfylleri delades upp i två svårighetsgrader: så kallat enkelt sjöfylleri och grovt brott.

I december 1998 avlämnade den dåvarande regeringen en proposition till riksdagen som gällde drograttfylleri och sjöfylleri. Detta ledde till införandet av en promilleregeln såsom *en* omständighet att beakta vid bedömningen av om en gärning är att bedöma som grovt sjöfylleri.

Den utredning som föregick propositionen avvisade möjligheten att med en promillegräns bestämma vad som ska bestraffas som enkelt sjöfylleri. Flertalet remissinstanser delade den bedömningen eller lämnade den utan erinran.

I propositionen inför 1991 års ändringar i sjölagen belystes problematiken kring frågan om sjöfylleri. Den dåvarande regeringen anförde bland annat att sjötrafiken skiljer sig från vägtrafiken på många sätt. Dels omfattar sjötrafiken fartyg av skilda slag – allt från roddbåtar till oceangående skepp –, dels varierar förhållandena kraftigt mellan exempelvis insjöar och mindre vattendrag å ena sidan och trafikerade farleder och öppna hav å andra sidan.

I propositionsuttalanden påpekades också att det låg en komplikation i att många båtar används för rekreation och utgör bostäder under kortare eller längre tider. Man pekade också på den problematik som omförtöjning på grund av ändrade väderförhållanden innebär.

Efter 1991 års ändringar utreddes frågan om sjöfylleri ytterligare två gånger, först av Sjöfylleriutredningen som avlämnade sitt betänkande i april 2001. Merparten av de förslag som 2001 års utredning avlämnade mötte sådan allvarlig kritik från remissinstanserna att den dåvarande regeringen valde att inte gå vidare med lagstiftning utan ansåg att frågorna borde utredas vidare. Den fortsatta utredningen av sjöfylleri frågan ägde sedan rum inom ramen för Rattfylleriutredningen som avlämnade sitt betänkande i januari 2006. Rattfylleriutredningens förslag kom senare att i allt väsentligt läggas till grund för den nu gällande lagstiftningen om sjöfylleri.

Inför införandet av promilleregeln vid enkelt sjöfylleri fanns det ett antal invändningar. Dessa invändningar kvarstår – i någon mån än starkare – efter att promilleregeln införts.

## Fel! Okänt namn på

I huvudsak är invändningarna följande: Förhållandena i sjötrafik är väldigt skiftande. Detta innebär att en abstrakt farebedömning blir ett mycket trubbigt instrument i förhållande till de skiftande omständigheter som föreligger i olika situationer.

Däruöver är det bland mycket annat inte rimligt att omförtöjningsfall ska falla inom det straffbara området, något som också 2001 års sjöfylleriutredning bestämt tog avstånd från – framför allt inte med en promillegräns om 0,2 promille alkohol i blodet som enda straffbarhetskriterium.

Den nu gällande lagstiftningen upplevs som ett problem och många frågar sig om det övergripande syftet med lagstiftningen verkligen har uppnåtts, nämligen ökad sjösäkerhet. Trenden var att sjöfylleri minskade redan innan lagstiftningen infördes. Dessutom har olycksstatistik visat att omkring 90 procent av sjöolyckorna förorsakas av nyktra båtförare där bristande kompetens och erfarenhet samt dåligt sjömanskap är framträdande olycksorsaker. De olyckor där alkohol funnits med i bilden har i princip uteslutande handlat om fall av grovt sjöfylleri.

Sjötrafiken kan aldrig jämföras med biltrafiken där gränsen på 0,2 promille är fullt rimlig. Marginalerna på sjön är betydligt större än på vägar. Bilar kör snabbare, vägarna är smalare, trafiken tätare, för att nämna några skillnader.

Det kan möjligen i ännu högre grad – nu efter införandet – ifrågasättas om den nedre promillegränsen vid enkelt sjöfylleri har varit motiverad att införa och om den fyller en rimlig funktion. Mycket tyder på att så inte är fallet. Riksdagen bör därför ge regeringen tillkänna att en översyn av sjöfylleri-lagstiftningen behöver övervägas.

Stockholm den 3 oktober 2013

*Anti Avsan (M)*

*Isabella Jernbeck (M)*