

Civilutskottets betänkande 2021/22:CU4

Sjöfylleri

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden. Motionsyrkandena handlar om att det bör göras en utvärdering av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri och att de tidigare promillegränserna för sjöfylleri i sjölagen bör återinföras.

Behandlade förslag

Åtta yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21 och 2021/22.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Sjöfylleri.....	5
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	8
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21.....	8
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22.....	8

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Sjöfylleri

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1302 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1556 av Edward Riedl (M),

2020/21:2587 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2020/21:2673 av Joar Forssell (L),

2021/22:563 av Edward Riedl (M),

2021/22:1102 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2021/22:2319 av Joar Forssell (L) och

2021/22:2627 av Sten Bergheden (M).

Stockholm den 16 december 2021

På civilutskottets vägnar

Emma Hult

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Emma Hult (MP), Larry Söder (KD), Johan Löfstrand (S), Elin Lundgren (S), Cecilie Tenfjord Toftby (M), Mikael Eskilander (SD), Leif Nysmed (S), Ola Johansson (C), Momodou Malcolm Jallow (V), Lars Beckman (M), Roger Hedlund (SD), Sanne Lennström (S), Joakim Järrebring (S), Robert Hannah (L), Angelica Lundberg (SD), David Josefsson (M) och Ulrik Bergman (M).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet åtta motionsyrkanden om sjöfylleri från allmänna motionstiden 2020/21 och 2021/22. I motionerna föreslås i huvudsak tillkännagivanden om att en utvärdering bör göras av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri som infördes 2010 och att de tidigare promillegränserna för sjöfylleri i sjölagen bör återinföras.

Motionsförslagen finns i bilagan.

Utskottets överväganden

Sjöfylleri

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att det bör göras en utvärdering av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri och att de tidigare promillegränserna för sjöfylleri bör återinföras. Utskottet hänvisar till en nyligen gjord utvärdering och till pågående arbete inom Regeringskansliet.

Motionerna

I motionerna 2020/21:1302 och 2021/22:2627 av Sten Bergheden (M) begärs ett tillkännagivande om att regeringen bör utvärdera promillegränsen för sjöfylleri. Motsvarande förslag finns i motionerna 2020/21:1556 och 2021/22:563 av Edward Riedl (M) samt 2020/21:2587 av Sofia Westergren m.fl. (M). I motionerna 2020/21:2673 och 2021/22:2319 föreslår Joar Forssell (L) ett tillkännagivande om att regeringen bör återinföra de gamla promillegränserna för sjöfylleri. Liknande förslag finns i motion 2021/22:1102 av Sofia Westergren m.fl. (M).

Bakgrund

Den 1 juni 2010 utvidgades straffansvaret för sjöfylleri genom att det i sjölagen (1994:1009) infördes en nedre gräns på 0,2 promille alkohol i blodet, motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffansvaret gäller 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 gäller såväl yrkessjöfart som fritidssjöfart. Även straffansvaret för grovt sjöfylleri utvidgades så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet, motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften (prop. 2009/10:76, bet. 2009/10:CU14, rskr. 2009/10:238).

De ursprungliga bestämmelserna för sjöfylleri saknade en fast promillegräns som var avgörande för straffansvaret. Bestämmelserna utgick då från den grundläggande förutsättningen att vederbörande inte kunde utföra sin uppgift på ett betryggande sätt (se prop. 1998/99:43 s. 39 f. och prop. 2009/10:76 s. 12 f.).

Riksdagens tillkännagivanden

Riksdagen beslutade, på utskottets förslag, i november 2017 om ett tillkännagivande om att regeringen bör utvärdera det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri som infördes 2010 (bet. 2017/18:CU2, rskr. 2017/18:34). Utskottet konstaterade att regeringen hade gjort en viss uppföljning av lagstiftningen men att det fanns anledning att göra en grundligare utvärdering av lagstiftningens tillämpning och effekter samt överväga om det fanns behov av ändringar i något avseende.

En utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri

En utredare har haft i uppdrag av Justitiedepartementet att utreda och utvärdera vissa frågor om trafikbrott och sjöfylleri. I uppdraget ingick bl.a. att utvärdera tillämpningen och effekterna av lagstiftningen om det utvidgade straffansvar för sjöfylleri som infördes 2010. Uppdraget redovisas i promemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22). Utredaren konstaterar bl.a. följande:

- Antalet olyckor till sjöss är förhållandevis få. Antalet dödsolyckor med fritidsbåtar har minskat sedan 2010 när lagstiftningen infördes. Det glidande femåriga medelvärdet låg 2011 på 36 personer och är nu nere på 23 personer. En stor del av dem som omkommer har varit alkoholpåverkade, och en inte försumbar andel av dem, 16 procent, har haft förhållandevis låga alkoholhalter (upp till 0,5 promille) i blodet. Statistiken talar alltså för ett tydligt samband mellan alkoholpåverkan och olyckor till sjöss.
- Antalet anmälda sjöfylleribrott (även grovt brott) har minskat med 31 procent sedan 2010. Sedan 2011 har antalet lagföringsbeslut i fråga om såväl sjöfylleri som grovt sjöfylleri minskat för varje år.
- Utfallet, dvs. antalet anmälda sjöfylleribrott i förhållande till antalet genomförda kontroller, har under den tid som lagstiftningen varit i kraft minskat kraftigt. Myndigheterna har också noterat en beteendeförändring till alkohol i samband med båttrafik. Svenskarnas inställning till den nya sjöfyllerilagstiftningen är, enligt Båtlivsundersökningen 2015, mycket positiv. Bland branschorganisationerna råder dock delade meningar, och det finns de som upplever att lagstiftningen har påverkat båtlivet negativt.

Enligt utredaren visar den tillgängliga statistiken och det övriga underlaget sammantaget att utvecklingen på flera plan har varit positiv sedan lagstiftningen infördes. Det är inte möjligt att dra några entydiga slutsatser om vilka faktorer som bidragit till utvecklingen, men utredaren anför att det verkar rimligt att lagstiftningen, i kombination med de kontroller som görs, har haft en preventiv inverkan på sjöfylleri i stort – vilket var ett av skälen till att lagstiftningen infördes – och en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Mot

denna bakgrund bedömer utredaren att det i nuläget inte finns behov av att föreslå några ändringar i lagstiftningen.

Promemorian har remitterats och beredning pågår inom Regeringskansliet.

Tidigare behandling

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motionsyrkanden om att bestämmelserna om sjöfylleri i sjölagen bör utvärderas, senast i betänkande 2019/20:CU8. I betänkandet konstaterade utskottet att regeringen har låtit utvärdera tillämpningen och effekterna av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri samt att promemorian alltjämt bereddes inom Regeringskansliet. Mot den bakgrunden ansåg utskottet att det inte fanns skäl att föreslå någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrkte motionsyrkandena. Riksdagen följde utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det har gjorts en utvärdering av tillämpningen och effekterna av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri. Promemorian har remissbehandlats och beredning pågår inom Regeringskansliet. Mot bakgrund av den utredning som har gjorts bedömer utskottet att yrkandena i motionerna om en utvärdering av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri i huvudsak blivit tillgodosedda.

När det gäller förslaget om att regeringen ska återinföra de gamla promillegränserna för sjöfylleri hänvisar utskottet till den pågående beredningen och konstaterar att det inte finns anledning att föregripa det arbetet. Motionsyrkandena bör därför avslås.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:1302 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera promillegränsen på sjön och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1556 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bestämmelserna om sjöfylleri i sjölagen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2587 av Sofia Westergren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över 0,2-promillegränsen på sjön och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2673 av Joar Forssell (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de gamla promillegränserna för sjöfylleri bör återinföras och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:563 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bestämmelserna om sjöfylleri i sjölagen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1102 av Sofia Westergren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en återgång till den tidigare promillegränsen 0,5 på sjön och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2319 av Joar Forssell (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de gamla promillegränserna för sjöfylleri återinföras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2627 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera promillegränsen på sjön och tillkännager detta för regeringen.