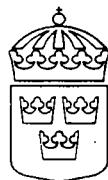


Lagutskottets betänkande

1989/90:LU8

Onykterhet till sjöss



1989/90
LU8

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet en motion vari bl.a. framställs krav på en högsta promillegräns även för trafiknykterhetsbrott till sjöss.

Utskottet avstyrker bifall till motionen. Ledamöterna från folkpartiet, centern och miljöpartiet de gröna reserverar sig till förmån för önskemålet om en promilleregulering även för sjötrafiken.

Motionen

1988/89:L903 av Rune Thorén och Elver Jonsson (c, fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förslag till lagändring så att den till lands tillämpade promillelagen även kommer att gälla trafik på sjön,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en informationskampanj initierad av statsmakten inför den stundande båtsäsongen och med en förbättrad säkerhet genom att hävda nykterheten vid all sjötrafik.

Gällande ordning m.m.

Bestämmelser om ansvar för den som för motordrivet fordon eller spårvagn i alkoholpåverkat tillstånd finns i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Kriminaliseringen är uppdelad på ett grövre brott, rattfylleri, och ett lindrigare brott som brukar kallas rattnykterhet. Ansvar för rattfylleri skall enligt trafikbrottslagen ådömas då föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen.

Straffskalan upptar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. Till samma straff skall dömas den förare som av annat berusningsmedel varit så påverkad som nyss sagts. Har någon fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft skall han anses ha

varit så påverkad av starka drycker som ovan sagts. Uppgick alkohol-koncentrationen till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter utandningsluft, döms föraren för rattonykterhet till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Det särskilda straffansvaret grundat på alkoholkoncentrationen i utandningsluften beslutade riksdagen om våren 1989 (prop. 1988/89:118, JuU27).

När det gäller förare av maskindrivet spårfordon i järnvägs- och tunnelbanetrafik finns motsvarande bestämmelser i järnvägstrafiklagen (1985:192). Järnvägstrafiklagen stadgar också straff för den som fullgör andra väsentliga uppgifter i säkerhetshänseende vid järnväg eller tunnelbana och därvid är så påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel att han inte kan fullgöra uppgifterna på ett betryggande sätt.

I fråga om ansvar för onykterhet på fartyg gäller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1). I lagrummet stadgas straff för den som framför eller eljest på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Stadgandet är tillämpligt på all sjöfart, således även på fritidsbåtar.

Tidigare behandling

Frågan om införande av en promilleregler för sjötrafikens del efter mönster av trafikbrottslagen har övervägts både under förarbetena till den nuvarande straffbestämmelsen i sjölagen (prop. 1966:145, 1LU 1967:3) och under fritidsbåtsutredningens arbete, som avslutades år 1974 genom avlämnandet av betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna. Därvid har tanken på införandet av en sådan regel avvisats. De närmare skälen för ställningstagandena har redovisats i utskottets betänkande LU 1980/81:21, vartill hänvisas.

I riksdagen har frågan aktualiserats motionsvägen vid åtskilliga tillfällen, senast våren 1988. Då behandlade utskottet ingående en motion vari yrkades att sjölagens bestämmelser skulle anpassas till trafikbrottslagens regler genom dels en förändring av straffskalan så att fängelse skulle bli normalstraffet och böter få utdömas endast i lindriga fall, dels införande av promilleregler. Vidare yrkades att regeringen inför båtsäsongen skulle ta initiativ till en informationskampanj om förbättrad sjösäkerhet genom total nykterhet. I sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1987/88:23) underströk utskottet att alkoholförtäring i samband med sjötrafik inte är förenlig med de krav sjölivet ställer och leder till ökade risker för allvarliga olyckor. Vidare framhöll utskottet att antalet fritidsbåtar hade ökat kraftigt under senare år, och trafiken i våra farleder därmed hade blivit allt tätare. Till bilden ansåg utskottet också höra att många fritidsbåtar utrustas med starka motorer som medger att båtarna kan framföras med relativt hög hastighet. Enligt utskottets mening medförde en sådan utveckling att man i högre grad än förr måste inskräpa kravet på nykterhet till sjöss. Utskottet hänvisa-

de till att högsta domstolen i ett år 1987 avgjort mål om ansvar enligt 325 § sjölagen (NJA 1987 s. 237) uttalat att det med hänsyn till nöjesbåtstrafikens starka utveckling fanns anledning att se strängare än tidigare på brottslighet av ifrågavarande slag. I målet ansåg högsta domstolen emellertid att den åtalade gärningen inte var så allvarlig från sjösäkerhetssynpunkt att fängelse borde ifrågakomma. En sådan praxis i fråga om påföljdsvalet, framhöll utskottet, avvek i väsentlig mån från vad som tillämpas vid rattfylleri, där fängelse är normalstraffet och böter utdöms endast i rena undantagsfall. Det anförda ledde enligt utskottet till att man borde överväga om inte en strängare syn på onykterhet till sjöss borde komma till uttryck genom en ändring av 325 § sjölagen så att bestämmandet av påföljd vid brottet närmare anpassas till vad som gäller enligt trafikbrottslagen. Vid en sådan anpassning måste dock, menade utskottet, hänsyn tas till att sjölagens bestämmelse har betydligt vidsträcktare tillämpningsområde än trafikbrottslagens. Regeln i sjölagen gäller sålunda inte endast den som för fartyget utan också andra personer som utför viktiga uppgifter ombord. Vidare är, fortsatte utskottet, tillämpningsområdet för regeln i sjölagen inte inskränkt till motordrivna forskaffningsmedel utan det omfattar även andra farkoster, t.ex. segelbåtar och roddbåtar. Också i övrigt ansåg utskottet att skillnaderna mellan förhållandena till lands och till sjöss måste beaktas och pekade bl.a. på att riskerna för olyckor till följd av alkoholpåverkan typiskt sett inte är desamma i sjötrafiken som i trafiken till lands. Det ligger i sakens natur att trafikförhållandena till lands ställer högre krav på förarna än förhållandena till sjöss. En annan skillnad ansåg utskottet vara att det till sjöss ofta kan uppkomma situationer då det får anses mindre straffvärt att någon fört båt i alkoholpåverkat tillstånd, t.ex. då en båtägare av olika skäl kan bli tvungen att flytta sin båt från en ankar- eller förtöjningsplats. Även i fortsättningen måste det således finnas ett betydande utrymme för utdömande av böter som påföljd vid onykterhet till sjöss liksom eljest för en nyanserad bedömning av varje enskilt fall. Sammanfattningsvis ställde utskottet sig i huvudsak bakom önskemålet i motionen om en sådan förändring av straffskalan att fängelse blir normalstraff och böter endast får utdömas i lindriga fall. Utskottet ansåg att det borde ankomma på regeringen att i lämpligt sammanhang närmare överväga spörsmålet och lägga fram förslag till erforderlig ändring i sjölagen. Det anförda gav riksdagen som sin mening regeringen till känna.

När det däremot gällde frågan om införande av promilleregler i sjölagen kunde utskottet inte ställa sig bakom motionärernas önskemål. Utskottet underströk — i linje med vad utskottet uttalat då spörsmålet tidigare aktualiserats i riksdagen — att det är en förutsättning för att man skall kunna använda promilleregler att man genom trafikkontroller eller på annat sätt kan övervaka efterlevnaden av dem. Möjligheterna att övervaka efterlevnaden av promillereglerna på Sveriges alla sjöar och vattendrag var emellertid mycket begränsade. Utskottet anmärkte också, att flertalet av de drukkingsolyckor som inträffat vid färd med fritidsbåtar och där den omkomne varit alkoholpåverkad skett på små insjöar, åar och andra mindre vattendrag, vilka i ifrågava-

rande sammanhang är helt omöjliga att kontrollera. Utskottet vidhöll sin tidigare intagna ståndpunkt att man inte bör införa ansvarsregler vars efterlevnad inte kan övervakas, och utskottet avstyrkte bifall till yrkandet.

Också spørsmålet om information och utbildning i samband med båtliv har behandlats av utskottet åtskilliga gånger under senare år (se senast LU 1987/88:23). Vid 1988 års riksdagsbehandling erinrade utskottet om att sjösäkerhetsrådet fyller en viktig uppgift i försöken att motverka olyckor till sjöss genom information och utbildning angående gällande bestämmelser och olycksriskerna vid alkoholförtäring i samband med båtliv. Särskilt påpekade utskottet att sjösäkerhetsrådet i samarbete med Systembolaget anordnar informationskampanjer inför sommarsäsongen, och att rådet arbetar även mera långsiktigt med informationsverksamhet i samarbete med skolor och vuxenutbildning. Vidare underströk utskottet angelägenheten av att den informationsverksamhet som sjösäkerhetsrådet bedriver fortsätter och, i den mån tillgängliga resurser medger, utökas och intensifieras.

Spørsmålet om onykterheten till sjöss har aktualiserats även inom Nordiska rådet. Till social- och miljöutskottet har överlämnats ett medlemsförslag om samordnad insats för minskat alkoholbruk i Norden (A 846/s). Utskottet har behandlat medlemsförslaget vid sina möten i Helsingör den 15 november 1988 och i Stockholm den 30 januari 1989. I medlemsförslaget hemställdes bl.a. att Nordiska rådet skulle rekommendera Nordiska ministerrådet dels att utarbeta ett tidsbestämt aktionsprogram för att uppfylla Världshälsoorganisationens (WHO) mål om en 25-procentig minskning av alkoholkonsumtionen till år 2000, dels att samma regler som tillämpas på land avseende promillegränser och påföljder i trafiken skulle rekommenderas att gälla även till sjöss. Social- och miljöutskottet inskränkte sin hemställan till Nordiska rådet till att omfatta enbart det ovan angivna aktionsprogrammet. Nordiska rådet beslutade den 3 mars 1989 att följa social- och miljöutskottets rekommendation. I social- och miljöutskottets betänkande framhölls emellertid att den starkt ökande trafiken med fritidsbåtar och antalet alkoholrelaterade båtollyckor gjorde det rimligt att frågan om samma promillegränser till sjöss som vid trafik till lands skulle utredas i samband med det tidsbegränsade aktionsprogrammet. Ministerrådet väntas mot slutet av året ge besked rörande arbetet med aktionsprogrammet.

Visst uttalande i riksdagen

Justitieministern besvarade den 28 oktober 1988 (RD 1988/89:17 § 10) en interpellation av Elver Jonsson (fp) i vilken han frågat om regeringen är beredd att snabbt vidta åtgärder för att radikalt sänka promillegränserna och därmed öka trafiksäkerheten för alla trafikanter. I sitt svar framhöll justitieministern att det är hennes allmänna uppfattning att alkohol och trafik inte hör ihop och att det är en oacceptabelt stor del av trafikolyckorna som har samband med alko-

holfförtäring. Enligt justitieministern finns det andra faktorer än promillegränsen som har betydelse för trafiknykterheten, t.ex. den ringa upptäcktsrisken. Frågan om hur man skall kunna effektivisera kontrollen utgjorde därför en viktig del av arbetet inom regeringskansliet. Som exempel på åtgärder som kan förbättra kontrollmöjligheterna och därmed den allmänna laglydnaden nämnde ministern dels övergången till alkoholutandningsprov som bevisning i mål om trafiknykterhetsbrott, dels ett ökat bruk av s.k. sållningsprov. I interpellationsdebatten berördes även frågan om sjönykterheten. Justitieministern förklarade att det var en väsentlig fråga som inte hade tillmätts tillräckligt stor betydelse tidigare men som nu var föremål för överväganden.

Motionsmotivering

I motion L903 av Rune Thorén och Elver Jonsson (c, fp) framhålls att antalet sjöolyckor har ökat kraftigt under senare år. Av sjösäkerhetsrådets statistik framgår att alkoholförtäring är en väsentligt bidragande orsak till många båtolyckor. Enligt motionärerna ser många med oro på utvecklingen. Själva hoppas de att problemet i fortsättningen tas på större allvar än hittills, och de sätter sin tilltro till justitieministerns ovan redovisade uttalande om att frågan om sjönykterheten för närvarande är under övervägande. Motionärerna förordar en övergång till en promillelagstiftning för sjötrafikens del likartad den som gäller till lands.

Vidare anser motionärerna — utan att framställa något särskilt yrkande därom — att man även i påföljdshänseende bör överväga en anpassning till reglerna vid trafiknykterhetsbrott till lands. I straffskalan bör således anges fängelse som normalstraff och böter endast då omständigheterna är mildrande.

Enligt motionärerna finns en uppenbar brist på kunskap om vådan av att förena alkohol och trafik på sjön. Motionärerna anser därför att det behövs riktade informationskampanjer, och de begär att regeringen inför stundande båtsäsong tar initiativ till en informationskampanj om förbättrad säkerhet genom total nykterhet vid all sjötrafik.

Pågående arbete

Regeringen har i proposition 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m. föreslagit olika ändringar i trafikbrottslagen som syftar till att främja trafiknykterheten. Enligt förslaget skall gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken sänkas från blodalkoholhalten 0,5 promille till 0,3 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften. Vidare föreslås att trafiknykterhetsbrotten indelas i två grader, som benämns rattfylleri och grovt rattfylleri. Straffskalan för rattfylleri föreslås uppta böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst ett år. När det gäller rattfylleri anges den s.k. promilleregeln, såsom det i praktiken vanligast förekom-

mande fallet, i lagtexten före den nuvarande huvudregeln om s.k. kliniskt rattfylleri, dvs. fall då föraren varit så påverkad att han inte kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. Denna senare regel är tillämplig dels i de fall då det inte finns någon bevisning om blodalkoholhalten, dels då någon fört ett fordon under påverkan av något annat medel än alkohol. I anslutning till straffbestämmelsen om s.k. kliniskt rattfylleri görs i propositionen (s. 37) vissa uttalanden om vad som skall fordras för att föraren skall kunna anses så påverkad som krävs för att straff skall kunna utdömas. Uttalandena innebär en viss utvidgning av straffansvaret för s.k. kliniskt rattfylleri. En följd av den nya ordningen anges också bli att det stora flertalet av de fall som för närvarande föranleder straffansvar som s.k. kliniskt rattfylleri enligt förslaget kommer att föranleda ansvar för grovt rattfylleri på den grunden att utredningen visar att föraren har varit avsevärt påverkad av alkohol.

Bestämmelsen om grovt rattfylleri har i förslaget utformats i överensstämmelse med vad som normalt gäller i samband med gradindeldade brott. I bestämmelsen anges sålunda vissa omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. Vid denna bedömning skall särskilt beaktas — förutom en alkoholhalt på minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft eller annan avsevärd påverkan av alkohol eller något annat medel — om körningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Enligt justitieministern kommer den nya konstruktionen av det grova brottet att innebära att ett inte obetydligt antal fall som i dag bedöms som rattonykterhet och får böter i framtiden kommer att bedömas som grovt rattfylleri till fängelse. Motsvarande ändringar som de som avser trafikbrottslagen föreslås också i bestämmelserna om onykterhet i trafik i järnvägstrafiklagen.

I propositionen (s. 46) har justitieministern — med anledning av riksdagens ovan redovisade begäran (se LU 1987/88:23) — även berört frågan om ändring av bestämmelserna i 325 § sjölagen om onykterhet till sjöss. Ministern framhåller därvid att hon övervägt att ta upp även denna fråga i samband med de framlagda lagförslagen i trafikbrottslagen resp. järnvägstrafiklagen. Med anledning av att bestämmelserna om onykterhet till sjöss avviker i flera hänseenden från vad som gäller vid onykterhet i vägtrafik och med hänsyn till att en rad skilda omständigheter måste beaktas vid övervägandena om sjölagens regler konstaterar ministern att det aktuella beredningsunderlaget inte varit tillräckligt också för ett förslag från regeringen om en ändring i sjölagen. Enligt justitieministern är frågan emellertid under beredning i departementet, och det är hennes förhoppning att senare under året kunna remittera en departementspromemoria med förslag i den riktning som riksdagen angett i det ovan nämnda betänkandet (LU 1987/88:23).

I betänkandet behandlar utskottet en motion som tar upp vissa frågor om onykterhet till sjöss.

I 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) stadgas straff för den som framför fartyg eller eljest på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Stadgandet är tillämpligt på all sjöfart, således även på fritidsbåtar.

Bestämmelser om ansvar för den som för motordrivet fordon eller spårvagn i alkoholpåverkat tillstånd finns i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Kriminaliseringen är uppdelad på ett grövre brott, rattfylleri, och ett lindrigare brott som brukar kallas rattonykterhet. Ansvar för rattfylleri skall enligt trafikbrottslagen ådömas då föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen. Straffskalan upptar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. Till samma straff skall dömas den förare som av annat berusningsmedel varit så påverkad som nyss sagts.

Har någon fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft skall han anses ha varit så påverkad av starka drycker som ovan sagts. Uppgick alkoholkoncentrationen till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter utandningsluft, döms föraren för rattonykterhet till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Straffbestämmelser som i allt väsentligt motsvarar trafikbrottslagens regler finns i järnvägstrafiklagen (1985:192) beträffande den som för maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Järnvägstrafiklagen stadgar också straff för den som i annat fall fullgör väsentliga uppgifter i säkerhetskänseende vid järnväg eller tunnelbana och därvid är så påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kan fullgöra uppgifterna på ett betryggande sätt.

I motion L903 av Rune Thorén och Elver Jonsson (c, fp) framhålls att antalet sjöolyckor har ökat kraftigt under senare år. Av sjösäkerhetsrådets statistik framgår att alkoholförtäring är en väsentligt bidragande orsak till många båtolyckor. Enligt motionärerna ser många med oro på utvecklingen. Själva hoppas de att problemet i fortsättningen tas på större allvar än hittills, och de sätter sin tilltro till justitieministerns ovan (s. 5) redovisade uttalande om att frågan om sjöonykterheten för närvarande är under övervägande. I motionen yrkas att sjölagens bestämmelser anpassas till trafikbrottslagens regler genom ett införande av promilleregler (yrkande 1). Utan att framställa något särskilt yrkande därom anser motionärerna att man även i påföljdshän-

seende bör överväga en anpassning till reglerna vid trafiknykterhetsbrott till lands. I straffskalan bör således anges fängelse som normalstraff och böter endast då omständigheterna är mildrande. Vidare yrkas i motionen att regeringen inför stundande båtsäsong tar initiativ till en informationskampanj om förbättrad sjösäkerhet genom total nykterhet vid all sjötrafik (yrkande 2).

Utskottet vill erinra om att riksdagen vid flera tillfällen behandlat motioner med önskemål om åtgärder mot onykterheten till sjöss. Senast prövades frågan våren 1988 med anledning av en motion vari yrkades att sjölagen skulle ändras så att dels påföljdsvalet anpassades till vad som gäller enligt trafikbrottslagen, dels i lagen infördes promilleregler. I sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1987/88:23) underströk utskottet att alkoholförtäring i samband med sjötrafik inte är förenlig med de krav sjölivet ställer och leder till ökade risker för allvarliga olyckor. Vidare framhöll utskottet att antalet fritidsbåtar hade ökat kraftigt under senare år, och trafiken i våra farleder därmed hade blivit allt tätare. Till bilden ansåg utskottet också höra att många fritidsbåtar utrustas med starka motorer som medger att båtarna kan framföras med relativt hög hastighet. Enligt utskottets mening medförde en sådan utveckling att man i högre grad än förr måste inskräpa kravet på nykterhet till sjöss. Utskottet hänvisade till ett av högsta domstolen år 1987 avgjort mål om ansvar enligt 325 § sjölagen (NJA 1987 s. 237). Den praxis i fråga om påföljdsvalet som kommit till uttryck i domen, framhöll utskottet, avviker i väsentlig mån från vad som tillämpas vid rattfylleri, där fängelse är normalstraffet och böter utdöms endast i rena undantagsfall. Det anförda ledde enligt utskottet till att man borde överväga om inte en strängare syn på onykterhet till sjöss borde komma till uttryck genom en ändring av 325 § sjölagen så att bestämmandet av påföljd för brottet närmare anpassas till vad som gäller enligt trafikbrottslagen. Utskottet ansåg att det borde ankomma på regeringen att i lämpligt sammanhang närmare överväga spörsmålet och lägga fram förslag till erforderlig ändring i sjölagen. Det anförda gav riksdagen som sin mening regeringen till känna.

Vad härefter angick frågan om införande av promilleregler i sjölagen vidhöll utskottet sin tidigare intagna ståndpunkt att sådana regler inte borde införas och avstyrkte därför ett motionsyrkande med samma syfte som det nu aktuella.

Spörsmålet om promilleregler i sjölagen har också aktualiserats inom ramen för det nordiska samarbetet. Med anledning av ett medlemsförslag har Nordiska rådet våren 1989 på hemställan av social- och miljöutskottet rekommenderat Nordiska ministerrådet att utarbeta ett tidsbestämt aktionsprogram för att uppfylla Världshälsoorganisationens (WHO) mål om en 25-procentig minskning av alkoholkonsumtionen till år 2000. I sitt betänkande i ärendet hade social- och miljöutskottet framhållit bl.a. att man ansåg att den starkt ökande trafiken med fritidsbåtar och antalet alkoholrelaterade båtollyckor gjorde det rimligt att frågan om samma promillegränser till sjöss som vid trafik till lands

utredes i samband med aktionsprogrammet. Enligt vad utskottet inhämtat väntas Nordiska ministerrådet mot slutet av året ge ett besked rörande arbetet med aktionsprogrammet.

Som närmare redovisats ovan under avsnittet Pågående arbete har regeringen i proposition 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m. föreslagit olika ändringar i trafikbrottslagen som syftar till att främja trafiknykterheten. I propositionen framhåller justitieministern att hon i samband med de framlagda lagförslagen övervägt att ta upp även frågan om ändring av bestämmelserna i sjölagen om onykterhet till sjöss. Hon har emellertid — i likhet med vad utskottet framhöll i sitt yttrande våren 1988 — konstaterat att dessa bestämmelser avviker i flera hänseenden från vad som gäller vid onykterhet i vägtrafik. Hon har därför ansett att det föreliggande beredningsunderlaget inte varit tillräckligt också för ett regeringsförslag om ändring i sjölagens bestämmelser. Samtidigt framhåller justitieministern att frågan är föremål för beredning och att det är hennes förhoppning att senare under året lägga fram en departementspromemoria med förslag i den riktning som riksdagen angett i det ovan nämnda betänkandet LU 1987/88:23.

I anslutning till det anförda vill utskottet påpeka att riksdagens ställningstagande till förslagen i den nämnda propositionen — särskilt då den föreslagna straffbestämmelsen om s.k. kliniskt rattfylleri — kan bli av betydelse även för den pågående översynen av straffbestämmelserna i sjölagen. Enligt vad utskottet inhämtat kan det under frågans beredning bli aktuellt med även nordiska överläggningar i ärendet.

Mot den angivna bakgrunden anser utskottet att riksdagen inte nu bör göra något uttalande med anledning av yrkande 1 i motion L903. Utskottet avstyrker därför bifall till motionsyrkandet.

Med anledning av vad som anförts i motionen om behovet av en informationskampanj inför båtsäsongen vill utskottet erinra om att sjösäkerhetsrådet fyller en viktig uppgift i försöken att motverka olyckor till sjöss genom information och utbildning angående gällande bestämmelser och olycksriskerna vid alkoholförtäring i samband med båtliv. Bl.a. anordnar sjösäkerhetsrådet i samarbete med Systembolaget årligen informationskampanjer inför sommarsäsongen, och rådet arbetar även mera långsiktigt med informationsverksamhet i samarbete med skolor och vuxenutbildning.

Enligt vad utskottet inhämtat kommer sjösäkerhetsrådet i samarbete med Systembolaget att också inför kommande båtsäsong vidta särskilda informationsinsatser. Utskottet vill i det här sammanhanget särskilt understryka vikten av att den informationsverksamhet som sjösäkerhetsrådet bedriver fortsätter och, i den mån tillgängliga resurser medger, utökas och intensifieras. Något initiativ från riksdagens sida i saken kan inte anses påkallat, och utskottet avstyrker därför bifall till yrkande 2 i motion L903.

Utskottet hemställer

1. beträffande *promilleregler i sjölagen*

att riksdagen avslår motion 1988/89:L903 yrkande 1,

res. (fp, c, mp)

Stockholm den 14 november 1989

På lagutskottets vägnar

Rolf Dahlberg

Närvarande: Rolf Dahlberg (m), Owe Andréasson (s), Ulla Orring (fp), Martin Olsson (c), Inger Hestvik (s), Bengt Kronblad (s), Gunnar Thollander (s), Lena Boström (s), Ewy Möller (m), Elisabeth Persson (vpk), Elisabet Franzén (mp), Anita Jönsson (s), Gunilla Andersson (s), Charlotte Cederschiöld (m), Lola Björkquist (fp), Rune Backlund (c) och Ewa Hedkvist Petersen (s).

Reservation

Promilleregler i sjölagen (mom. 1)

Ulla Orring (fp), Martin Olsson (c), Elisabet Franzén (mp), Lola Björkquist (fp) och Rune Backlund (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet vill" och på s. 9 slutar med "till motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Årligen omkommer många människor i olyckor med fritidsbåtar. En oacceptabelt stor del av olyckorna har samband med alkoholförtäring. Det är klarlagt att alkoholförtäring försämrar omdömet och ökar risken för uppkomst av olycksfall. Även små mängder alkohol kan inverka negativt på prestationsförmågan och omdömet. I arbetet att försöka vända denna olyckliga utveckling gäller det att försöka få alla att acceptera att alkohol och trafik inte hör ihop. Därvid spelar olika folkrörelser, motororganisationer m.m. en avgörande roll. Utan ett brett sådant engagemang är det inte möjligt att på sikt tränga tillbaka trafiknykterhetsbrottsligheten, oavsett vilka lagstiftningsåtgärder och kontrollinsatser man vidtar.

Trafiknykterhetsfrågan har länge stått i förgrunden när det gäller arbetet på att förbättra trafiksäkerheten på våra vägar. Alltsedan de första straffbestämmelserna infördes på 1920-talet har trafiknykterhetslagstiftningen i vårt land genomgått en betydande utveckling. Ansvarsområdet har successivt utvidgats, och kravet på nykterhet vid ratten har efter hand skärpts. Straffbestämmelserna och trafiknykterheten till lands fick i huvudsak sin nuvarande konstruktion när de s.k. promillereglerna infördes år 1941. Dessa bestämmelser medförde att möjligheterna att bekämpa trafiknykterhetsbrott förbättrades. Man behövde inte längre föra bevisning om att förarens körförmåga var nedsatt i det

särskilda fallet utan straffansvaret kunde direkt knytas till alkoholkoncentrationen i förarens blod. Vidare gäller numera att alkoholutandningsprov rutinmässigt kan användas som bevismedel i trafikmål och att alkoholkoncentrationen i utandningsluften grundar särskilt straffansvar. I den av regeringen framlagda propositionen 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m. föreslås en skärpning av promillegränsen för straffbar alkoholpåverkan i fordonstrafiken från 0,5 promille till 0,3 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften. Från folkpartiet, centern, vänsterpartiet kommunisterna och miljöpartiet de gröna samt från enskilda socialdemokrater har därvid framförts motionskrav om en principiell nollgräns.

Lagstiftare och myndigheter måste — och det gäller särskilt på trafiknykterhetsområdet — följa utvecklingen och vara öppna för att efter hand ompröva det allmännas insatser för att effektivisera dessa. Det gäller såväl förebyggande åtgärder som kontroll och sanktioner. Så har, som framgår ovan, skett när det gäller trafiknykterhetsbrotten till lands men däremot inte när det gäller frågan om onykterhet till sjöss.

Sjötrafiken har på senare år genomgått en märkbar förändring. På sina håll börjar den alltmer likna trafiken på våra gator och vägar. Antalet fritidsbåtar har ökat kraftigt, och trafiken i våra farleder har därmed blivit allt tätare. Vidare har många fritidsbåtar utrustats med allt starkare motorer som medger att båtarna kan framföras med relativt hög hastighet. Därtill kommer att antalet sjöolyckor har ökat kraftigt under senare år, och av sjösäkerhetsrådets statistik framgår att alkoholförtäring är en väsentligt bidragande orsak till många båtolyckor. Enligt utskottets mening medför en sådan oroande utveckling att statsmakterna i högre grad än förr måste inskräpa kravet på total nykterhet till sjöss. Enligt utskottets mening bör sjölagens bestämmelser därför anpassas till trafikbrottslagens regler genom att man i sjölagen inför promilleregler. Utgångspunkten för reglerna bör enligt utskottet vara en principiell nollgräns. Det är av pedagogiskt värde att lagstiftaren säger ifrån att i trafiken tillåts inte någon alkohol.

Utskottet är medvetet om att man vid en sådan anpassning till trafikbrottslagens straffbestämmelser måste ta hänsyn till att sjölagens bestämmelser har betydligt vidsträcktare tillämpningsområde än trafikbrottslagens regler. Straffbestämmelsen i sjölagen gäller sålunda inte endast den som för fartyget utan också andra personer som utför viktiga uppgifter ombord. Vidare är regeln i sjölagen inte inskränkt till motordrivna forskaffningsmedel utan den omfattar även t.ex. segelbåtar och roddbåtar. Vidare bör hänsyn tas till att trafiken till sjöss principiellt skiljer sig från trafiken till lands. Den omständigheten att det kan vara svårt att övervaka efterlevnaden av promilleregler på Sveriges alla sjöar och större eller mindre vattendrag får emellertid inte hindra införandet av promilleregler i sjölagen. Fördelarna med ett sådant system uppväger enligt utskottets mening eventuella nackdelar med det.

Ett införande av en promilleregler för sjötrafiken i Sverige skulle kunna verka pådrivande på det nordiska samarbete som för närvarande pågår om ett minskat alkoholbruk i Norden.

Sammanfattningsvis ställer utskottet sig bakom önskemålet i motion L903 (yrkande 1). Det bör ankomma på regeringen att i samband med den nu pågående översynen av frågan om sjönykterheten närmare överväga spörsmålet om promilleregler och lägga fram förslag om ändrade straffbestämmelser i sjölagen. Vad utskottet sålunda anfört bör med bifall till motion L903 yrkande 1 ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *promilleregler i sjölagen*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:L903 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.