

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2017/18:3575

av **Robert Hannah m.fl. (L)**

Utvärdering av bestämmelsen om sjöfylleri

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvärdering av bestämmelsen om sjöfylleri, med bibehållande av de alkoholpolitiska ambitionerna bakom dagens bestämmelse, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Alkohol och trafik hör inte ihop. Det gäller alla trafikslag, även sjötrafik.

Trafiksäkerheten kräver god förmåga och gott omdöme hos den som handhar ett fortskaffningsmedel. Alkohol påverkar förmågan och omdömet i trafiken negativt. Det medför i sin tur risker för olyckor av olika slag. Alkohol är samtidigt en riskfaktor som är möjlig att undvika.

Bestämmelser om så kallat sjöfylleri har länge funnits i svensk lagstiftning och har också stegvis skärpts. Detta är något som Liberalerna står bakom, och vi har också varit pådrivande i arbetet för en effektiv lagstiftning mot sjöfylleri.

Den 1 juni 2010 infördes en fast, nedre promillegräns 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 både yrkessjöfart och fritidssjöfart.

Vid samma tidpunkt infördes en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer och fartyg som omfattas av den nya promilleregeln. Proven får 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, får blodprov få tas på honom eller henne.

Reformen har välkomnats som ett ytterligare steg på vägen i arbetet mot ett samhälle där ingen ska behöva dö på grund av en alkoholrelaterad olycka, och där alkoholens skadeverkningar minimeras. Samtidigt har lagstiftningen ifrågasatts vad gäller den närmare utformningen av reglerna. Bland annat har det kommit synpunkter på att gränsdragningen av vilka fartyg som omfattas är svår att tillämpa i praktiken.

Det har snart gått ett årtionde sedan den senaste reformen av sjöfylleribestämmelsen har trätt i kraft, och det kan därför anses lämpligt att göra en utvärdering av lagen och dess tillämpning. Även frågor om hur enkelt eller svårt det är att på förhand avgöra i vilka situationer den är tillämplig kan analyseras.

En given utgångspunkt för eventuella förändringar av lagstiftningen ska vara att regelverket för att motverka riskerna och skadeverkningarna med alkohol och droger under båtfärder ska fungera minst lika effektivt som i dag. De alkoholpolitiska ambitionerna vad gäller att komma till rätta med farorna med sjöfylleri ska alltså inte sänkas.

Robert Hannah (L)

Christer Nylander (L)

Emma Carlsson Löfdahl (L)

Maria Weimer (L)

Tina Acketoft (L)

Mats Persson (L)