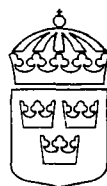


Lagutskottets yttrande

1993/94:LU1y

Sjöfylleri



1993/94
LU1y

Till justitieutskottet

Justitieutskottet har den 26 oktober 1993 beslutat att bereda lagutskottet tillfälle att avge yttrande över proposition 1993/94:44 Grovt rattfylleri m.m. jämte eventuella motioner i den del ärendet avser sjölagen.

I propositionen läggs fram förslag till vissa ändringar i bl.a. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och sjölagen (1891:35 s. 1), vilka syftar till att främja trafiksäkerheten. Förslaget bygger i nämnda delar på Väg- och sjöfyllerikommitténs betänkande (SOU 1992:131) Grovt rattfylleri och sjöfylleri.

Enligt propositionen skall gränsvärdet för grovt rattfylleri sänkas från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften. Maximistraffet för grovt rattfylleri höjs enligt förslaget från ett till två års fängelse. Motsvarande ändring föreslås beträffande grovt sjöfylleri enligt 325 a § sjölagen (1891:35 s. 1) och trafiknykterhetsbrott som faller under järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

I propositionen föreslås inte några promillegränser för sjötrafiken.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1994.

Propositionen har, såvitt avser lagutskottets beredningsområde, föranlett ett motionsyrkande avseende maximistraffet för grovt sjöfylleri samt en motion som rör frågan om promilleregler inom sjötrafiken.

Lagutskottet, som beslutat att avge yttrande i ärendet, får anförda följande.

För sjötrafikens del infördes först år 1966 en uttrycklig straffbestämelse om trafiknykterhet. De nu gällande bestämmelserna i sjölagen om trafiknykterhetsbrott till sjöss trädde i kraft den 1 juli 1991 (prop. 1990/91:128, bet. LU35).

Trafiknykterhetsbrottet delas in i två grader, sjöfylleri (325 §) och grovt sjöfylleri (325 a §). För sjöfylleri skall den dömas som framfört ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgjort uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som därvid ålegat honom. Vid bedömningen av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om gärningsmannen har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, om den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra

varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller om framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss. Straffskalan för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt sjöfylleri fängelse i högst ett år.

Sjölagen innehåller i motsats till trafikbrottslagen och järnvägssäkerhetslagen inte några *promillegränser*. Frågan om införande av sådana gränser också för sjötrafiken övervägdes i samband med 1991 års lagändringar. I propositionen gjordes emellertid bedömningen att det då inte fanns ett tillräckligt beslutsunderlag för ett sådant förslag. Departementschefen ansåg det samtidigt angeläget att frågan snarast blev föremål för förnyade överväganden och att en utredning därför borde få i uppdrag att överväga promilleregler till sjöss.

Vid riksdagsbehandlingen delade utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande departementschefens uppfattning att det då saknades ett tillräckligt beslutsunderlag för att bestämmelser om promilleregler skulle kunna införas i sjölagen. Med hänsyn till vad som anförts i propositionen utgick utskottet från att direktiven för utredningen på området skulle komma att utformas så att arbetet inriktades på frågan om en promillereglering. En lagstiftning om promilleregler till sjöss är emellertid, fortsatte utskottet, förenad med åtskilliga svårigheter, vilka bl.a. har samband med att förhållandena till sjöss i väsentlig mån avviker från dem till lands. Utskottet påpekade att sjölagens trafiknykterhetsbestämmelse har ett betydligt mer vidsträckt tillämpningsområde än trafikbrottslagens. Det var enligt utskottet varken lämpligt eller motiverat att regler om promillegränser fick omfatta samtliga fartyg i sjölagens mening eller alla de ombordvarande som den nuvarande trafiknykterhetsbestämmelsen kan tillämpas på. Också andra skillnader mellan trafikförhållandena till lands och till sjöss måste beaktas liksom övervaknings- och kontrollaspekterna. Åtskilliga avgränsningsproblem måste alltså enligt utskottet lösas innan sjölagen kunde tillföras bestämmelser om promillegränser. Med hänvisning till vad utskottet anført om inriktningen av utredningsarbetet rörande promilleregler avstyrkte utskottet ett antal motioner med önskemål om införande av sådana regler för sjöfarten.

Som framgått ovan har Väg- och sjöfyllerikommittén (Ju 1992:03) haft i uppdrag att göra en utvärdering av bestämmelserna om grovt rattfylleri och frågan om införande av gränsvärden för alkoholkoncentrationen till sjöss. Kommittén presenterade i slutet av år 1992 resultatet av sitt arbete i betänkandet (SOU 1992:131) Grovt rattfylleri och sjöfylleri.

Vad gäller sjöfylleridelen ansåg sig kommittén inte böra föreslå införandet av något nedre gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften. Straffbarheten fick enligt kommittén som dittills prövas genom s.k. klinisk bedömning.

Kommittén ansåg däremot att det är både möjligt och lämpligt att genom ett övre gränsvärde bestämma vad som skall straffas som grovt sjöfylleri. Gränsvärdet skall vara detsamma som för grovt rattfylleri, nämligen 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter

utandningsluft. För att brottet skall anses som grovt måste det emellertid också begås i en syssla som efter omständigheterna ställde höga krav på gärningsmannen.

Regeringens nu föreliggande förslag innehåller som nämnts tidigare inte några promillegränser för sjötrafiken. De svårigheter som är förknippade med införandet av sådana regler till sjöss kan enligt regeringen hänföras till de särpräglade och mycket varierande förhållanden som råder inom sjötrafiken. Medan nykterhetskravet i vägtrafiken endast avser förare, gäller för sjölivet dessutom att nykterhetskravet ombord inte omfattar enbart den som framför ett fartyg, utan även den som i övrigt fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Vidare anför regeringen att ett eventuellt behov av promilleregler på sjön främst gör sig gällande inom vissa slag av sjötrafik. I första hand torde detta gälla nöjestråfik med snabbgående motorbåtar och även annan sjötrafik i situationer som påminner om trafik till lands. Också sjötrafik som innefattar yrkesmässig befordran av passagerare eller farlig last kan i många fall vara hänförlig till denna kategori. Att i en lagbestämmelse särskilja de situationer där ett behov av promilleregler kan sägas föreligga från situationer där något sådant behov inte finns är dock enligt regeringen förenat med betydande svårigheter.

Regeringen delar, mot bakgrund av det anförda, Väg- och sjöfyllerikommitténs uppfattning att något nedre gränsvärde för sjöfylleri inte bör införas. Enligt regeringen kan givetvis de argument som anförts mot införande av ett nedre gränsvärde i princip åberopas jämväl mot att införa ett gränsvärde för grova brott. Detta gäller också — om än i mindre grad — kommitténs förslag till ett sådant gränsvärde. Den av kommittén föreslagna lagtekniska lösningen förefaller enligt regeringen i många stycken tilltalande. Regeringen anser emellertid att det är svårt att bortse från att den av kommittén föreslagna konstruktionen av 325 a § sjölagen skulle kunna medföra vissa tillämpningsproblem, t.ex. i fråga om gränsdragningen mellan uppgifter som ställt höga krav på gärningsmannen och andra uppgifter.

Mot bakgrund av den tveksamhet som kan framföras mot kommitténs lagförslag och med beaktande av att effekterna av 1991 års lagändringar ännu inte är klarlagda, anser regeringen att man bör avvakta med att införa nya lagändringar på området. I stället bör Brottsförebyggande rådet få i uppdrag att snarast utvärdera 1991 års ändringar på sjöfyllerilagstiftningens område. När detta underlag föreligger får frågan om ytterligare skärpningar — t.ex. i form av promilleregler — tas upp på nytt. Det finns därför enligt regeringen — med ett undantag — inte skäl att nu genomföra de av kommittén föreslagna ändringarna av sjöfyllerilagstiftningen.

Nämnda undantag innebär att regeringen föreslår en höjning av straffmaximum för bl.a. grovt rattfylleri och grovt sjöfylleri från ett år till två år. Regeringen anser att man härigenom kommer i bättre samklang med straffskalorna för andra, i straffvärdehänseende, jämförbara brott. Därutöver anför regeringen att grovt sjöfylleri i likhet med vad som gäller för grovt rattfylleri är ett brott som generellt sett

innebär fara för människors liv och hälsa. En grundinställning är därför att man måste se strängt på detta brott. En höjning av straffmaximum för brottet står i överensstämmelse med principen att grundsynen på olika trafiknykterhetsbrott så långt det är möjligt bör vara densamma. Den föreslagna höjningen av straffmaximum för grovt sjöfylleri kan — på samma sätt som vid grovt rattfylleri — enligt regeringen också bidra till en ökad nyansering av straffmätningen.

I *motion Jul4* av Elver Jonsson (fp) och Rune Thorén (c) anför, med hänvisning till Väg- och sjöfyllerikommitténs förslag, att man inte bör vänta med att införa en promillegräns för sjötrafiken. Varje sommar skördas många dödsoffer på sjön i olika typer av olyckor beroende på att offren varit påverkade av alkohol. Riksdagen bör därför enligt motionärerna ge regeringen till känna att den snarast återkommer till riksdagen med förslag till promillegräns vid sjöfylleri.

I *motion Jul5* av Lars-Erik Lövdén m.fl. (s) yrkas bl.a. att förslaget om straffskärpning vid grovt rattfylleri samt motsvarande bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och sjölagen om grovt sjöfylleri avslås (yrkande 3). Motionärerna anser att dagens straffskala är tillräcklig.

Utskottet vill, i linje med vad utskottet uttalade i 1991 års lagstiftningsärende, framhålla att de ändringar som då gjordes i lagstiftningen om sjöfylleri innebar en strängare syn på onykterhet till sjöss genom att brottet delades in i två grader och genom att förutsättningarna för ansvar vidgades. Samtidigt innebar ändringarna att det ges utrymme för en nyanserad bedömning i varje enskilt fall av påföljdsfrågan. I likhet med regeringen anser utskottet att effekterna av dessa tämligen omfattande regeländringar bör klarläggas innan man överväger att ytterligare skärpa lagstiftningen på området i form av t.ex. en promille-reglering. För detta talar också att själva frågan om gränsvärden för alkoholkoncentrationen till sjöss, såsom framgår av den förevarande propositionen, kan behöva övervägas ytterligare i olika avseenden. Med hänsyn till det anförda har utskottet inget att erinra mot att Brottsförebyggande rådet får i uppdrag att utvärdera 1991 års ändringar av lagstiftningen om sjöfylleri och att det i uppdraget får ingå att göra en utvärdering av ändringarna även i påföljdshänseende. I avvaktan på denna utvärdering bör, i enlighet med regeringens bedömning, någon promillereglering på sjötrafikens område nu inte införas. Motion Jul4 bör därför avstyrkas.

Utskottet har inget att erinra mot förslaget att höja straffmaximum för grovt sjöfylleri. Utskottet vill dock, i linje med vad utskottet tidigare förespråkade om en samsyn på olika trafiknykterhetsbrott, understryka vikten av att en överensstämmelse med straffskalan för grovt rattfylleri bibehålls. Det anförda innebär att utskottet anser att motion Jul5 yrkande 3 såvitt avser lagutskottets område bör avstyrkas.

På lagutskottets vägnar

Maj-Lis Lööw

I beslutet har deltagit: Maj-Lis Lööw (s), Holger Gustafsson (kds), Margareta Gard (m), Owe Andréasson (s), Bengt Harding Olson (fp), Inger Hestvik (s), Bertil Persson (m), Gunnar Thollander (s), Lars Andersson (nyd), Hans Stenberg (s), Carin Lundberg (s), Lennart Fridén (m), Stina Eliasson (c) och Kenneth Lantz (kds).

Avvikande mening

Maj-Lis Lööw, Owe Andréasson, Inger Hestvik, Gunnar Thollander, Hans Stenberg och Carin Lundberg (alla s) anser att den del av lagutskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "bör avstyrkas" bort ha följande lydelse:

Vad därefter gäller regeringens förslag att höja straffmaximum för grovt sjöfylleri anser utskottet att det i och för sig är önskvärt att möjligheter ges till en nyanserad bedömning av påföljden vid brott mot sjönykterheten med hänsyn till att brotten kan ha olika straffvärden. Som nämnts tidigare finns det dock — särskilt efter 1991 års ändringar i sjöfyllerilagstiftningen — redan enligt gällande regler utrymme för en sådan nyansering. Denna uppfattning ligger också i linje med vad som anförs i motion Jul5. Enligt utskottets mening bör man inte förekomma en angelägen utvärdering av dessa ändringar genom att nu såsom regeringen föreslår skärpa straffskalan för grovt sjöfylleri. Det anförda innebär att motion Jul5 yrkande 3 såvitt avser sjölagen bör tillstyrkas och regeringens förslag i ifrågavarande del avstyrkas.

