



En nedre promillegräns för sjöfylleri

Till civilutskottet

Civilutskottet beslutade den 4 februari 2010 att bereda justitieutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens proposition 2009/10:76 En nedre promillegräns för sjöfylleri samt motioner.

Med anledning av propositionen har det väckts motioner från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna. Dessutom behandlas två motioner från den allmänna motionstiden 2009.

Justitieutskottet har beslutat att yttra sig över propositionen och motionerna utifrån de utgångspunkter justitieutskottet har att beakta.

I yttrandet finns två avvikande meningar (v; s+mp).

Utskottets överväganden

Propositionen

I propositionen föreslås att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas genom att det införs en fast nedre promillegräns på 0,2 ‰ alkohol i blodet motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffansvaret föreslås gälla 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 föreslås gälla både yrkessjöfart och fritidssjöfart.

Även straffansvaret för grovt sjöfylleri föreslås bli utvidgat så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 ‰ i blodet motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Det ska gälla förutsatt att fartyget har en sådan hastighetskapacitet eller är av en sådan storlek som angetts ovan.

Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer och fartyg som omfattas av den nya promilleregeln. Proven föreslås få 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, föreslås att blodprov får tas på honom eller henne.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2010.

Motionerna

I motion C6 (v) yrkande 1 begärs att sjöfylleri ska jämföras med rattfylleri och att lagstiftningarna, så långt det är möjligt, görs jämförbara. Enligt motionärerna bör det i lagstiftningen om sjöfylleri införas en rätt och en möjlighet för polisen och Kustbevakningen att genomföra alkoholutandningsprov i form av sållningsprov eller att ta blodprov utan brottsmisstanke för att förebygga eller upptäcka sjöfylleri oavsett storlek på båtarna. I yrkande 2 i motionen anförs att lagen om sjöfylleri ska omfatta alla motordrivna båtar som är sju meter eller mer och kan framföras i sju knop eller fortare. I yrkande 3 anförs att regeringens förslag om vilka båtar som ska omfattas av den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att man ska säkerställa att lagen ger en ökad sjösäkerhet. Även i motion C7 (s, mp) efterfrågas en utvärdering av lagen för att säkerställa att lagen ger en ökad sjösäkerhet.

I motionerna C211 och C266 (båda s), som väckts under allmänna motionstiden 2009, framställs yrkanden av innebörden att en nedre promillegräns motsvarande den som gäller för rattfylleri bör införas för sjöfylleri och att det, för att kontrollera nykterheten till sjöss, bör vara möjligt att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov.

Utskottets ställningstagande

En nedre gräns på 0,2 ‰ för rattfylleri har funnits sedan den 1 juli 1990 (prop. 1989/90:2, bet. 1989/90:JuU2). Frågan om det bör införas en fast nedre promillegräns till sjöss har varit föremål för upprepad behandling i riksdagen och utretts i omgångar, senast av Rattfylleriutredningen. En förutsättning för att införa en sådan gräns är att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken någorlunda kan jämföras med vägtrafiken. Som regeringen pekar på i propositionen präglas förhållandena i svenska vatten av att både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten är omfattande och tät, åtminstone i stora delar av dessa områden. Yrkessjöfarten, som transporterar såväl passagerare som gods, har varit föremål för en markant tillväxt under ett antal år och förekommer i betydande omfattning. Det gäller både svensk och utländsk trafik. Vidare har fritidssjöfarten ökat kraftigt under flera år. De nu beskrivna förhållandena och riskerna med alkoholpåverkan till sjöss påminner i flera viktiga avseenden så starkt om situationen i vägtrafiken att det enligt utskottets uppfattning finns skäl att införa en nedre promillegräns på 0,2 ‰ för sjötrafiken i enlighet med regeringens förslag. En promilleregeln kan vidare antas utgöra ett effektivt medel för att motverka alkoholpåverkan i samband med sjötrafik. Promilleregeln bör dock avgränsas i fråga om vilka fartyg den ska omfatta. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att en förutsättning för straffansvar ska vara 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. Utskottet välkomnar även att, som en följd av nämnda lagförslag, kriminaliseringen av grovt sjöfylleri ges en motsvarande reglering som vad gäller för onykterhetsbrotten i vägtrafiken.

Justitieutskottet anser att civilutskottet bör tillstyrka propositionen i denna del och att motionerna C6 yrkandena 2 och 3 och C7, som förespråkar en annan avgränsning av vilka fartyg som ska omfattas av lagförslaget, bör avstyrkas.

Regeringen föreslår vidare i propositionen att s.k. sällningsprov, dvs. alkoholutandningsprov i form av rutinmässiga prov, ska få tas på den som framför ett fartyg och på den som i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara av sådant slag som omfattas av den nya promilleregeln. Sällningsprov föreslås få tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Om den som

är skyldig att lämna ett sållningsprov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett sådant prov, får blodprov tas på honom eller henne.

Utskottet, som konstaterar att motsvarande regler om sållningsprov redan gäller för väg- och järnvägstrafik, delar regeringens uppfattning att det nu föreslagna utvidgade straffansvaret bör kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov för att bli effektivt. Sållningsprov bör enligt utskottets mening få tas i fråga om sådana fartyg som kan antas omfattas av promilleregeln. Eftersom proven får tas utan brottsmisstanke och därmed utan närmare utredning om fartygets hastighetskapacitet eller storlek, bör de få tas redan vid antagande om att fartyget omfattas av promilleregeln. Om fartyget inte är av sådant slag att det omfattas av promilleregeln, får bevisprov tas på den som kan misstänkas för sjöfylleri. Justitieutskottet anser att civilutskottet bör tillstyrka propositionen även i denna del och att motion C6 yrkande 1 bör avstyrkas. Motionerna C211 och C266 får anses tillgodosedda med förslagen i propositionen och bör avstyrkas.

Vad gäller de ekonomiska konsekvenserna av förslagen i propositionen bedömer regeringen att eventuella ökade kostnader för berörda myndigheter inte är större än att de kan finansieras inom ramen för befintliga anslag. Utskottet gör inte någon annan bedömning än regeringen och anser att civilutskottet bör tillstyrka propositionen även i denna del.

Sammanfattningsvis anser justitieutskottet sålunda, utifrån de utgångspunkter som justitieutskottet har att beakta, att civilutskottet bör tillstyrka propositionen och avstyrka motionerna.

Stockholm den 2 mars 2010

På justitieutskottets vägnar

Inger Davidson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Inger Davidson (kd), Henrik von Sydow (m), Krister Hammarbergh (m), Margareta Persson (s), Johan Linander (c), Elisebeht Markström (s), Inge Garstedt (m), Helena Bouveng (m), Lena Olsson (v), Kerstin Haglö (s), Otto von Arnold (kd), Mehmet Kaplan (mp), Anders Hansson (m), Maryam Yazdanfar (s), Helena Bargholtz (fp) och Christer Engelhardt (s).

Avvikande meningar

1. Ytterligare skärpningar av lagstiftningen om sjöfylleri (v)

Lena Olsson (v) anför:

Jag ställer mig bakom propositionen men vill gå ännu längre. För det första vore det rimligt att i ännu större utsträckning jämställa lagstiftningarna för rattfylleri och sjöfylleri, t.ex. borde alkoholutandningsprov i form av sållningsprov kunna tas oavsett storleken på en båt. För det andra borde som Rattfylleriutredningen föreslog endast maskindrivna fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop samt segelfartyg med en längd under sju meter och fartyg under rodd undantas från promillegränsen. Regeringen bör återkomma med lagförslag som tillgodoser det anförda.

Om mina förslag inte vinner bifall anser jag att det, för att säkerställa att lagen medför en ökad sjösäkerhet, behövs en utvärdering och uppföljning av den nya lagstiftningen. En förnyad prövning av regelverket kan därefter behöva göras.

Vad jag nu anført bör civilutskottet föreslå att riksdagen ger regeringen till känna genom att tillstyrka motion C6 yrkandena 1–3.

2. Utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen om sjöfylleri (s, mp)

Margareta Persson (s), Elisebeht Markström (s), Kerstin Haglö (s), Mehmet Kaplan (mp), Maryam Yazdanfar (s) och Christer Engelhardt (s) anför:

Förslagen i Rattfylleriutredningens betänkande Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) innebar att även mindre och långsammare båtar skulle omfattas av promilleregeln. I propositionen görs inte någon analys av vilka konsekvenser regeringens förslag till begränsning av de fartyg som kommer att omfattas får för möjligheterna att öka sjösäkerheten. Vi menar därför att den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att man ska säkerställa att lagen medför en ökad sjösäkerhet. En förnyad prövning av regelverket kan därefter behöva göras.

Vad vi nu anført bör civilutskottet föreslå att riksdagen ger regeringen till känna genom att tillstyrka motion C7.