

Lagutskottets betänkande

1976/77:2

med anledning av motion om högsta tillåtna blodalkoholhalt vid trafik till sjöss

Motionen

I motionen 1975/76:2101 av fru Swartz m. fl. (fp) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna att förslag till åtgärder för ökad trafiksäkerhet snarast föreläggs riksdagen, innefattande bl. a. införande av regler om högsta tillåtna blodalkoholhalt vid trafik till sjöss.

Motiveringen till yrkandet finns i motionen 1975/76:2099, där det framhålls att de restriktioner som finns beträffande alkoholförtäring i samband med trafik till lands saknar motsvarighet när det gäller sjötrafiken. Motionärerna anser att det – efter mönster av vad som stadgas i vägtrafiklagstiftningen – bör vara förbjudet att framföra motor- och segelbåt om alkoholhalten i blodet överstiger 0,5 promille. Vidare anförs att tidigare åberopade skäl mot en sådan ordning – nämligen svårigheten att kontrollera efterlevnaden av bestämmelsen – i viss mån förlorar sin styrka om rutinmässiga utandningsprov kommer till ökad användning.

Gällande ordning

Enligt trafikbrottslagen (1951:649) skall ansvar för rattfylleri ådömas den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på 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. Ansvar för rattfylleri inträder vidare när någon fört motorfordon m. m. efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller mer. Uppgick blodalkoholhalten inte till 1,5 promille men översteg den 0,5 promille döms föraren för rattonykterhet till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

I fråga om ansvar för onykterhet på fartyg gäller 325 § sjölagen (1899:35 s. 1). I lagrummet stadgas straff för den som 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 betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Stadgandet är tillämpligt på all sjöfart.

Frågans tidigare behandling

Under förarbetena till den nuvarande bestämmelsen i 325 § sjölagen diskuterades frågan om införande av en promillegräns för sjötrafikens del. Sjölagskommittén föreslog i sitt betänkande (SOU 1965:18) Fartygs befälhavare, Gemensamt haveri och dispasch, Ansvarsbestämmelser m. m. bl. a. en bestämmelse om straff för onykterhet som i huvudsak överensstämde med nu gällande regel. Kommittén avvisade tanken på att införa en promilleregul och hävdade att en sådan regel inte skulle vara generellt genomförbar för sjöfartens del på grund av de särpräglade förhållandena till sjöss. Redan valet av promillegräns skulle bli ett problem, eftersom till sjöss starkt skiftande trafikförhållanden samt skilda slag av fartyg och sysslor ombord rimligen ställde olika starka krav i nykterhethänseende.

På grundval av kommitténs förslag framlades i propositionen 1966:145 förslag till ändringar i bl. a. sjölagen. Beträffande frågan om ansvar för onykterhet till sjöss anslöt sig föredragande statsrådet till kommitténs uppfattning att ansvarsbestämmelsen inte borde innehålla någon promilleregul. Han ansåg att det fanns starka skäl för att avstå från en sådan regel. Han pekade på bl. a. att en ändamålsenlig blodprovstagning ingalunda alltid kan äga rum samt att det inte kunde bortses från att handelsflottans och i viss mån även fiskeflottans personal inte bara tjänstgör ombord utan också bor och tillbringar det mesta av sin fritid där. I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av propositionen (1LU 1967:3) godtog första lagutskottet de redovisade skälen mot en promilleregul men underströk samtidigt vikten av att utredning om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod användes som ett led i bevisningen om berusningsgraden. Utskottet påpekade dock att det inte ansåg frågan om en promilleregul vara slutligt löst utan att saken kunde komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklats mer och övervakning genom sjöpolis förstärkts.

Spörsmålet blev ånyo föremål för riksdagens prövning åren 1970 och 1971 med anledning av motioner. År 1970 avslogs motionsyrkandena under hänvisning till riksdagsbehandlingen 1967 (1LU 1970:7). I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av 1971 års motion (LU 1971:17) framhöll lagutskottet att en generell promilleregul inte var genomförbar då men att frågan framdeles kunde komma i ett annat läge. För fritidsbåtarnas del ansåg lagutskottet lämpligt att den år 1970 tillsatta fritidsbåtsutredningen övervägde frågan om införande av särskilda promilleregler vid trafik med fritidsbåtar. Motionen överlämnades därför till utredningen för övervägande.

Utredningar m. m.

Som framgår av redogörelsen i föregående avsnitt behandlades frågan om införande av en promilleregul till sjöss av fritidsbåtsutredningen. Ut-

redningen slutförde sitt uppdrag år 1974 genom avlämnande av betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv, Samhället och fritidsbåtarna. I betänkandet redovisas viss statistik beträffande fritidsbåtsolyckor. Antalet dödsolyckor var 1971 84, 1972 100 och 1973 89. Antalet drunknade var 104, 114 resp. 106. Av de som drunknat var 1971 34, 1972 47 och 1973 53 alkoholpåverkade. Utredningen föreslog bl. a. obligatorisk registrering av fritidsbåtar samt flera andra åtgärder beträffande sådana båtar. I fråga om en promilleregler anförde utredningen flera skäl mot lagstiftning. Utredningen framhöll bl. a. att kontrollen och övervakningen av regelns efterlevnad skulle hämmas av betydande praktiska svårigheter. Enligt kommittén var det mycket tveksamt om införandet av en promilleregler skulle få nykterhetsfrämjande effekt utan en mycket omfattande och kostnadskrävande utbyggnad av bevakningsresurserna och en väsentligt utökad information. Speciellt svårlost föreföll bevakningsproblemet vara beträffande landets många insjöar, där en mycket stor del av de mindre fritidsbåtarna finns. Det var enligt kommittén också i denna båtmiljö och bland dessa båtkategorier som ett stort antal olyckor enligt tillgänglig statistik inträffat. Kommittén ansåg vidare att statistiken avseende fritidsbåtsolyckorna ej kunde sägas utgöra ett tillfredsställande underlag för en skärpning av lagstiftningen eller för att ge denna en annan inriktning, t. ex. genom en promilleregler. Kommittén anförde vidare följande.

Vad beträffar vägtrafiken utgör den fara en alkoholpåverkad förare innebär för andra trafikanter och för den allmänna säkerheten ett starkt motiv för gällande lagstiftning. Förhållandena måste i de flesta fall anses vara annorlunda för fritidsbåttrafikens del. Olycksstatistiken visar t. ex. att antalet kollisioner med dödlig utgång mellan båtar 1971 var 0, 1972 var 3 och 1973 var 0. Den överväldigande delen av fritidsbåtbeståndet – ca 75 % – är också enligt fritidsbåtundersökningen av den storleksordning och karaktär att båtarna knappast med fog kan hävdas utgöra någon större sjösäkerhetsrisk för andra sjötrafikanter, även om de skulle framföras av en alkoholpåverkad förare.

Båtlivets speciella villkor kan kapa särskilda problem vad gäller efterlevnaden av en promilleregler. Det finns ett stort antal båtar som används för övernattnings vid kortare eller längre färdar. De ersätter i många fall fritidshuset och nyttjas över veckoslut, semestrar och annan ledighet för fisketurer och annan rekreation. Gemensamt för skilda användningsområden är emellertid att de används som bostad, vilket kan vålla gränsdragningsproblem vid rättstillämpningen. Även vid alkoholförtäring i en förtöjd båt – vilket rimligtvis inte kan förbjudas – kan väderleksförhållanden etc. nödvändiggöra förflyttning och förande av båten, vilket således skulle medföra brott mot bestämmelsen om promillegräns.

Det har i sammanhang, då promilleregler på sjön diskuterats, framförts argument mot promilleregler för yrkessjöfartens del med hänsyn till de speciella förhållanden de ombordanställda lever under. Man har emellertid därvid gjort gällande att det vore annorlunda med fritidsbåtarna och att det vore lämpligt med promilleregler för dessa båtar. Utredningen finner det emellertid svårt att argumentera för en strängare bestämmelse för fritidsbåtarna. Skälet för införande av en sådan bestämmelse är säkerhetsaspekten.

Den skada en berusad person i ansvarig ställning ombord kan vålla torde vara så mycket mindre i en fritidsbåt än i ett fartyg. Det skulle sannolikt också vara nödvändigt att knyta promillebestämmelser till *föraren* vilket säkert skulle komma att *vålla problem ur bevissynpunkt*.

Avslutningsvis framhöll utredningen att starka skäl talade mot en lagstiftning men att ställningstagandet ej skulle ses som ett slutligt ställningstagande för lång tid framöver från samhällets sida. Den i betänkande föreslagna förbättrade rapporteringen av fritidsbåtsolyckorna och den intensifierade bearbetningen av materialet från denna tillsammans med materialet från den likaledes föreslagna registreringen av vissa fritidsbåtar borde väsentligt kunna bidra till att bättre klarlägga alkoholens roll i olyckorna och även ange vägar till framtida åtgärder för att lösa detta problem. Det borde ankomma på båtmyndigheten att noga följa utvecklingen på detta område och att föreslå eventuella åtgärder.

I avvaktan på resultatet av denna verksamhet föreslog utredningen en starkt intensifierad och utbyggd information till båtägarna dels om gällande bestämmelse i 325 § sjölagen, dels om de allmänna risker som är förenade med alkoholförtäring inte bara i samband med förande av fritidsbåt utan även vid vistelse ombord. Den föreslagna båtregistreringen torde enligt utredningen även skapa en ny och viktig möjlighet till direktkontakt med båtägarna – eller grupper av dessa – som bör kunna öka effekten av sådan information. Det borde ankomma på båtmyndigheten att närmare utforma denna informationsverksamhet.

Utredningens betänkande har remissbehandlats. Vid remissbehandlingen har rikspolisstyrelsen, sjösäkerhetsrådet och konsumentverket uttalat sig i frågan om införande av en promilleregulering. Rikspolisstyrelsen och sjösäkerhetsrådet har anslutit sig till utredningens synpunkter. Konsumentverket däremot har ansett att övertygande skäl föreligger för en promilleregulering men att lagstiftning bör anstå i avvaktan på en informationskampanj för att öka allmänhetens förståelse för faran av att använda alkohol till sjöss.

Efter regeringens bemyndigande år 1975 har en särskild sakkunnig tillkallats för att ytterligare pröva frågan om registrering av fritidsbåtar.

I propositionen 1975/76:162 med förslag till lag om alkoholutandningsprov har regeringen föreslagit riksdagen att anta en lag som ger polisen befogenhet att företa sådana prov dels på förare som är skäligen misstänkta för brott, dels rutinmässigt utan att misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. I propositionen framhåller föredragande statsrådet att den föreslagna lagstiftningen bör avse även utandningsprov som tas vid misstanke om annat brott än trafiknykterhetsbrott, exempelvis onykterhet till sjöss. Genom att alkoholutandningsprov regleras i en särskild lag blir bestämmelserna om kroppsbesiktning i fortsättningen inte tillämpliga på sådana prov. Rutinmässiga alkoholutandningsprov avses dock få förekomma endast beträffande motorfordonsförare.

Propositionen har hänvisats till justitieutskottet.

Utskottet

I motionen yrkas att riksdagen skall föreläggas förslag om införande av regler om högsta tillåtna blodalkoholhalt vid trafik till sjöss. Motionärerna anser att det – efter mönster av vad som stadgas i vägtrafiklagstiftningen – bör vara förbjudet att framföra motor- och segelbåt om alkoholhalten i blodet överstiger 0,5 promille.

I fråga om ansvar för onykterhet på fartyg gäller 325 § sjölagen. I lagrummet stadgas straff för den som 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 betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Stadgandet är tillämpligt på all sjöfart. Såsom motionärerna framhåller finns i sjölagen inte någon motsvarighet till bestämmelserna i trafikbrottslagen om ansvar för rattfylleri och rattonykterhet, när blodalkoholhalten i förarens blod överskridit vissa gränser.

Utskottet vill inledningsvis framhålla att särskilda risker kan vara förenade med alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar. Enligt tillgänglig statistik inträffar årligen ett antal fritidsbåtsolyckor, vid vilka personer i alkoholpåverkat tillstånd drunknar. Utskottet anser att det därför finns skäl att överväga om straffbestämmelsen i 325 § sjölagen bör skärpas eller om andra åtgärder bör vidtas för att motverka sådana olycksrisker.

Som framgår av redogörelsen på s. 2–4 har frågan om införande av promilleregler vid trafik med fritidsbåtar utretts av fritidsbåtsutredningen. Utredningen har därvid funnit att flera skäl talar mot att promilleregler införs beträffande trafik med fritidsbåtar. Utredningen har bl. a. pekat på att övervakningen av sjötrafiken är förenad med praktiska svårigheter samt att införandet av en promilleregel knappast torde få någon nykterhetsfrämjande effekt utan en mycket omfattande och kostnadskrävande utbyggnad av bevakningsresurserna. Utredningen har vidare framhållit att det ej är klarlagt i vilken mån båtförarnas onykterhet varit orsaken till inträffade dödsolyckor, varför det saknas ett tillfredsställande underlag för en skärpning av lagstiftningen. Enligt utredningen skiljer sig förhållandena i vägtrafiken och fritidsbåtstrafiken åt. Utredningen pekar härvid på att antalet båtkollisioner med dödlig utgång är mycket obetydligt och på att de flesta fritidsbåtarna är av den storleksordning och karaktär att det knappast med fog kan hävdas att de utgör någon större säkerhetsrisk för andra sjötrafikanter ens om de framförs av alkoholpåverkade förare. Också båtlivets speciella villkor, särskilt det förhållandet att båtarna används som bostad, kan enligt utredningen skapa särskilda problem vid tillämpningen av promilleregler.

De av utredningen anförda skälen mot införandet av promilleregler för fritidsbåttrafikens del finner utskottet i och för sig tungt vägande. Som framgår av det föregående (s. 4) är utredningens betänkande efter remiss-

behandlingen föremål för överväganden inom regeringens kansli. Enligt utskottets mening bör regeringens ställningstagande avvaktas, innan frågan slutligen prövas av riksdagen. Utskottet vill härutöver framhålla att problemet med alkoholförtäring i samband med sjötrafik måste ses mot bakgrund av det förhållandet att allmänheten inte kan antas ha full förståelse för faran av att använda alkohol till sjöss. Detta förhållande leder utskottet till den uppfattningen att man snarast bör vidta åtgärder för att informera båtägarna om gällande bestämmelser och om de risker som är förenade med alkoholförtäring ombord. Förslag om en starkt intensifierad och utbyggd information i detta avseende har också framlagts av fritidsbåtsutredningen. Med hänsyn till frågans vikt vill utskottet understryka betydelsen av att en sådan informationskampanj kommer till stånd.

På grund av det anförda anser utskottet att motionsförslaget inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionen 1975/76:2101.

Stockholm den 28 oktober 1976

På lagutskottets vägnar

IVAN SVANSTRÖM

Närvarande: herrar Svanström (c)*, Andersson i Södertälje (s), Olsson i Timrå (s), Börjesson i Falköping (c), fru Nilsson i Sunne (s), herrar Ekinge (fp)*, Andersson i Gamleby (s), Olsson i Sundsvall (c), Gillström (s), fru Lindquist (m)*, herrar Konradsson (s)*, Andréasson (s), fru Karlsson (c), herr Ollén (m) och fru Håkansson (fp).

* Ej närvarande vid betänkandets justering.