

En nedre promillegräns för sjöfylleri (CU14)

Från och med den 1 juni 2010 skärps reglerna för sjöfylleri. Det blir en nedre gräns på 0,2 promille. Gränsen gäller de som för fram båtar och segelbåtar som är minst tio meter och som kan gå 15 knop eller snabbare. Gränsen gäller även personer som har uppgifter på båten som är av stor betydelse för säkerheten till sjöss.

De nya reglerna innebär också att polisen och kustbevakningen får rätt göra rutinmässiga alkoholtester för att kontrollera nykterheten och sjösäkerheten i svenska vatten.

- [Proposition/skrivelse 2009/10:76](#)
- [Utskottsbetänkande 2009/10:CU14](#)
- Protokoll [2009/10:111](#) (debatt och beslut 2010-04-28)

Betänkande 2009/10:CU14 En nedre promillegräns för sjöfylleri

MER INFORMATION
[Behandling av 2009/10:CU14](#)
[200910CU14 \(280 kbyte\)](#)

Civilutskottets
betänkande
2009/10:CU14

En nedre
promillegräns för
sjöfylleri

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2009/10:76

En nedre promillegräns för sjöfylleri samt två motioner som väckts med anledning av propositionen och två motioner från den allmänna motionstiden 2009.

I propositionen föreslås att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas genom att det införs en fast, nedre promillegräns på 0,2 promille 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 promille i blodet motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Det ska gälla förutsatt att fartyget har sådan hastighetskapacitet eller är av sådan storlek som angetts ovan.

Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer som omfattas av den nya promilleregeln. Det föreslås att proven ska 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 är avsedda att träda i kraft den 1 juni 2010.

Justitieutskottet har yttrat sig till civilutskottet.

Civilutskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår samtliga motioner.

I betänkandet finns en reservation.

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En nedre promillegräns för sjöfylleri

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
2. lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:76 och avslår

motionerna 2009/10:C6 yrkandena 1 och 2, 2009/10:C211 och 2009/10:C266.

2. Uppföljning

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:C6 yrkande 3 och 2009/10:C7.

Reservation (s, v, mp)

Stockholm den 15 april 2010

På civilutskottets vägnar

Carina Moberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Carina Moberg (s), Inger René (m), Ewa Thalén Finné (m), Johan Löfstrand (s), Eva Bengtson Skogsberg (m), Lennart Pettersson (c), Christina Oskarsson (s), Jan Ertsborn (fp), Hillevi Larsson (s), Christine Jönsson (m), Gunnar Sandberg (s), Yvonne Andersson (kd), Eva Sonidsson (s), Jan Lindholm (mp), Katarina Brännström (m), LiseLotte Olsson (v) och Camilla Lindberg (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I december 2003 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda vissa frågor om rattfylleri- och sjöfylleribrottslighet. Genom beslut i december 2005 gavs tilläggsdirektiv till utredningen. Utredningen, som antog namnet Rattfylleriutredningen, överlämnade våren 2006 dels delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12), dels slutbetänkandet Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna (SOU 2006:47) till regeringen. I delbetänkandet föreslog utredningen bl.a. en nedre promillegräns om 0,2 promille för sjöfylleri men ansåg inte att maskindrivet fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop, segelfartyg med en längd under sju meter och fartyg under rodd skulle omfattas av promilleregeln. Betänkandena har remissbehandlats.

I propositionen 2007/08:53 Ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri presenterade regeringen ett antal förslag som baserades på delar av delbetänkandet och på slutbetänkandet. Förslagen godtogs av riksdagen (bet. 2007/08:Ju26 och rskr. 188).

Lagändringarna, som trädde i kraft den 1 juli 2008, innebar bl.a. att tjänstemän vid Kustbevakningen gavs möjlighet att ta alkoholutandningsprov i form av bevisprov på den som misstänks för sjöfylleri och att stoppa fartyg för att kunna ta ett sådant prov. Kustbevakningen fick vidare befogenhet att inleda förundersökning om sjöfylleribrott, och tjänstemän vid myndigheten fick befogenhet att före och under en förundersökning om sådan brottslighet vidta utredningsåtgärder och använda vissa tvångsmedel.

Rattfylleriutredningens förslag i delbetänkandet om att införa en nedre promillegräns för straffansvar för sjötrafiken liksom vissa därtill anknyttande förslag bereddes vidare inom Regeringskansliet. Våren 2008 remitterades departementspromemorian Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32). I promemorian har föreslagits en ny lag om krav på behörighet för förande av vissa fritidsfartyg i syfte att öka sjötrafiksäkerheten i svenska vatten. Behörighetskrav ska gälla på tre olika nivåer. Den lägsta nivån ska gälla fartyg som har installerad motordrift och vars skrov har en största längd av minst tio meter eller med motordrift kan framföras genom vatten med en hastighet om minst 15 knop. Samtidigt remitterades frågan om den avgränsning av vilka fartyg som föreslogs omfattas av behörighetskrav även är lämplig för att avgränsa de fartyg som bör omfattas av promilleregeln.

I den aktuella propositionen behandlar regeringen de återstående delarna av Rattfylleriutredningens delbetänkande, utom en del som avser vållandebrotten. Även departementspromemorians förslag till avgränsning av vilka fartyg som ska omfattas av krav på behörighetsbevis behandlas som beredningsunderlag. Frågan om behörighetsbevis är fortfarande under beredning inom Regeringskansliet.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i *bilaga 1* och lagförslagen i *bilaga 2*.

Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande över lagförslagen.

Med anledning av propositionen har två motioner väckts. I ärendet behandlar utskottet också två motioner från den allmänna motionstiden 2009. Förslagen i motionerna finns i *bilaga 1*.

Civilutskottet har berett justitieutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen och motionerna. Yttrandet återges i *bilaga 3*.

Utskottets överväganden

En nedre promillegräns för sjöfylleri

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår motionsyrkandena.

Nuvarande ordning

Bestämmelser om sjöfylleribrott finns i 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009). Enligt 4 § döms den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet att anse som grovt, ska enligt 5 § dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år.

Vid bedömning av om sjöfylleribrottet är grovt ska särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Av 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för sjöfylleri, s.k. bevisprov. Provet får tas av en polisman eller av en tjänsteman vid Kustbevakningen. En polisman får med stöd av 22 § polislagen (1984:387) stoppa fartyg för provtagning. Samma befogenhet har en kustbevakningstjänsteman.

Alkoholutandningsprov får enligt 2 § lagen om alkoholutandningsprov tas på bl.a. förare av motordrivna fordon även om någon brottsmisstanke inte föreligger. Ett sådant prov, s.k. sällningsprov, får tas av en polisman eller, om det är fråga om att förebygga eller upptäcka rattfylleribrottslighet, bl.a. av en tjänsteman vid Kustbevakningen. Om den som är skyldig att lämna ett sällningsprov

vägrar att medverka till det, får enligt 3 § lagen om alkoholutandningsprov i stället tas ett blodprov trots att förutsättningar för det inte föreligger enligt rättegångsbalken, dvs. trots att det saknas skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa. Detsamma gäller när den enskilde inte kan lämna ett alkoholutandningsprov på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka.

Någon möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov, sållningsprov, eller att ta blodprov utan brottsmisstanke för att förebygga eller upptäcka sjöfylleri finns inte.

Förundersökning om sjöfylleribrott får inledas av polisen eller åklagaren enligt 23 kap. 3 § rättegångsbalken. Enligt 7 a § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning får också Kustbevakningen besluta att inleda förundersökning om sjöfylleri. De befogenheter och skyldigheter som undersökningsledaren har enligt rättegångsbalken gäller då Kustbevakningen. Polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen har vissa självständiga befogenheter att före och under en förundersökning vidta utredningsåtgärder och använda tvångsmedel, bl.a. besluta om kroppsvisitation och kroppsbesiktning. De har också befogenhet att använda våld i vissa situationer, bl.a. när fartyg ska stoppas för alkoholutandningsprov på den som misstänks för sjöfylleri, jämför 10 och 29 §§ polislagen (1984:387).

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas till att avse den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Regeln föreslås omfatta fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter.

När det gäller skälen för att införa en nedre promillegräns för sjöfylleri motsvarande den som gäller för vägtrafiken anför regeringen bl.a. följande. Förhållandena i svenska vatten präglas 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. Fritidssjöfarten har ökat kraftigt under flera år. Antalet svenska fartyg som används för fritidsändamål kan uppskattas till åtminstone 750 000. Till det

kommer fritidstrafik med utländska fartyg i svenskt vatten. Fritidsfartygen är dessutom generellt sett större och snabbare än tidigare. En stor mängd fartyg av olika slag trafikerar alltså de svenska vattnen. Särskilt hög är trafikintensiteten i vissa områden som allmänna farleder, skärgårdsområden, sund, hamnar och kanaler. Dessutom har restaurangverksamheten och andra nöjesetablissemang längs kusterna och i skärgårdsområdena ökat och därmed tillfällena till alkoholförtäring, inte minst i samband med fritidssjöfart. Många sådana etablissemang ligger så till att transporterna till och från dessa sker med fritidsbåt. Allt detta innebär att det finns en påtaglig olycksrisk vid alkoholpåverkan hos den som framför ett fartyg eller annars har en viktig trafiksäkerhetsuppgift ombord. Olyckor till sjöss kan drabba både människors liv och hälsa samt medföra skador på egendom. Även miljön kan skadas. Antalet olyckor till sjöss är visserligen förhållandevis få enligt tillgänglig statistik. Någon heltäckande olycksstatistik finns dock inte. Under senare år har det inträffat ett antal alkoholrelaterade olyckor till sjöss, ibland med dödlig utgång. Vidare ökade markant antalet ingripanden mot sjöfylleri från Kustbevakningens och Sjöpolisens sida efter att det 2003 blev möjligt att använda laser för att kontrollera fartygs hastighet. Antalet har de senaste åren legat på en relativt konstant nivå, men ett mörkertal kan antas finnas. Antalet lagföringar beträffande sjöfylleri har under senare år ökat något.

Enligt regeringen påminner de nu beskrivna förhållandena och riskerna med alkoholpåverkan till sjöss i flera viktiga avseenden så starkt om situationen i vägtrafiken att det finns skäl för att införa en nedre promillegräns på 0,2 för sjötrafiken. Promilleregeln ska gälla både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten samt samma vatten och personer som omfattas av dagens sjöfylleri bestämmelser.

Regeringen anser emellertid att promilleregeln bör avgränsas vad gäller de fartyg som den ska träffa. Regeln motiveras av trafiksäkerhetsskäl och bör därför, anför regeringen, omfatta fartyg med sådana hastighetsresurser eller av sådan storlek att det finns beaktansvärda risker med att framföra fartyget eller utföra annan väsentlig uppgift ombord i alkoholpåverkat tillstånd. Enligt regeringen finns det inte något givet svar på frågan om hur avgränsningen bör göras, vilket remissinstansernas synpunkter på både Rattfylleriutredningens och departementspromemorians förslag till avgränsning visar. Avgränsningen bör å ena sidan fånga in de fartyg där det finns påtagliga risker med att i alkoholpåverkat tillstånd framföra eller fullgöra annan viktig trafikuppgift. Å andra sidan är det

viktigt att promilleregeln inte omfattar fler fartyg än vad som är nödvändigt. Vid denna avvägning och med beaktande av det blandade remissutfallet anser regeringen att gränsen lämpligen bör dras vid fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter.

Även straffansvaret för grovt sjöfylleri föreslås bli utvidgat så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften förutsatt att fartyget är av sådant slag som omfattas av promilleregeln för sjöfylleri av normalgraden.

För att det utvidgade straffansvaret ska bli så effektivt som möjligt, anser regeringen att det även bör kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov i de fall som omfattas av den utökade kriminaliseringen. Regeringen föreslår därför att alkoholutandningsprov i form av sållningsprov får 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. Regeringen framhåller att rutinmässiga kontroller av trafiknykterheten är ett viktigt verktyg i arbetet med att förebygga och upptäcka trafikonykterhet. Att det finns, eller uppfattas finnas, en stor risk att ertappas avhåller människor i allmänhet från att förena trafik och alkoholförtäring. Kontroller innebär vidare att trafikonykterhetsbrott upptäcks och att brotten avbryts genom att fortsatt färd under alkoholpåverkan förhindras. Eftersom proven 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.

Regeringen föreslår att befogenheten att ta sållningsprov ges till polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen som redan har befogenhet att ta bevisprov vid misstanke om sjöfylleri samt stoppa fartyg och därvid använda våld. De regler som gäller för hur sållningsprov får tas vad avser andra trafikslag ska gälla även för sjötrafiken.

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, föreslås att blodprov får tas på honom eller henne. En utökad möjlighet till kroppsbesiktning i form av blodprov utan brottsmisstanke även för dessa situationer till sjöss får, anför regeringen, anses stå i rimlig proportion till vad som står att vinna med åtgärden och vara nödvändig för den allmänna säkerheten och för att

förebygga brott och skydda övriga trafikanters hälsa.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2010.

Motionerna

Egon Frid m.fl. (v) anför i motion C6 att lagstiftningen när det gäller sjöfylleri så långt som möjligt bör vara jämförbar med lagstiftningen avseende rattfylleri. Exempelvis bör det införas en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov oavsett storleken på fartyg. Ett tillkännagivande föreslås i enlighet härmed (yrkande 1). I motionen föreslås även ett tillkännagivande om att den nya lagstiftningen ska omfatta fler båtar. Motionärerna anser att det förslag som Rattfylleriutredningen lämnat i sitt delbetänkande Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) bör genomföras och att promilleregeln bör omfatta alla motordrivna båtar som är sju meter eller mer och kan framföras i sju knop eller fortare samt segelfartyg med en längd av sju meter eller mer (yrkande 2).

Frågan om att införa en nedre promillegräns för sjöfylleri och möjligheten att ta sållningsprov till sjöss tas upp i två motioner som väckts under den allmänna motionstiden 2009.

Ann-Christin Ahlberg (s) anser i motion C211 att samma promillegräns, 0,2 promille, ska gälla för sjöfylleri som för rattfylleri och att rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss ska tillåtas. Ett tillkännagivande föreslås i enlighet härmed.

Ett tillkännagivande med liknande innehåll föreslås också i motion C266 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s).

Justitieutskottets yttrande

Justitieutskottet anser att det finns skäl att införa en nedre promillegräns på 0,2 för sjötrafiken i enlighet med regeringens förslag. Justitieutskottet instämmer också 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 kriminaliseringen av grovt sjöfylleri ges en motsvarande reglering som vad gäller för onykterhetsbrotten i vägtrafiken. Utskottet delar också regeringens uppfattning att det 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.

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

Civilutskottets ställningstagande

För exempelvis vägtrafiken gäller ett straffansvar för rattfylleri för den som för ett fordon efter att ha druckit alkohol och under eller efter färden har en alkoholkoncentration på minst 0,2 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften. Ansvar för grovt rattfylleri följer vid en alkoholkoncentration på minst 1,0 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften.

Frågan om det även bör införas en fast, nedre promillegräns till sjöss har varit föremål för upprepad behandling i riksdagen och utretts i omgångar, senast av Rattfylleriutredningen. Civilutskottet anser att 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 har yrkessjöfarten, som transporterar såväl passagerare som gods, varit föremål för en markant tillväxt under ett antal år och förekommer i betydande omfattning. Även fritidssjöfarten har ökat kraftigt under flera år. Antalet svenska fartyg som används för fritidsändamål kan uppskattas till åtminstone 750 000. Till det kommer fritidstrafik med utländska fartyg i svenskt vatten. Fritidsfartygen är dessutom generellt sett större och snabbare än tidigare. Vidare har restaurangverksamheten och andra nöjesetablissemang längs kusterna och i skärgårdsområdena ökat och därmed tillfällena till alkoholförtäring, inte minst i samband med fritidssjöfart. Allt detta innebär att det finns en påtaglig olycksrisk vid alkoholpåverkan hos den som framför ett fartyg eller annars har en viktig trafiksäkerhetsuppgift ombord.

Civilutskottet delar justitieutskottets uppfattning att det finns skäl för att även införa en nedre promillegräns på 0,2 för sjötrafiken. En sådan promilleregeln kan antas utgöra ett effektivt medel för att motverka alkoholförtäring i samband med sjötrafik.

I likhet med regeringen anser civilutskottet att en sådan promilleregeln bör avgränsas i fråga om vilka fartyg den ska omfatta. Regeln motiveras av trafiksäkerhetsskäl och bör därför omfatta fartyg med sådana hastighetsresurser eller av sådan storlek att det finns beaktansvärda risker med att framföra fartyget eller utföra annan väsentlig uppgift ombord i alkoholförtäring tillstånd. Å andra sidan är det viktigt att promilleregeln inte omfattar fler fartyg än vad som är nödvändigt. Utskottet anser mot denna bakgrund att den föreslagna avgränsningen framstår som lämplig. Det kan i sammanhanget understrykas att den som framför ett fartyg som inte omfattas av promilleregeln ändå kan göra sig skyldig till sjöfylleri. Detsamma gäller

den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten på ett sådant fartyg. Detta gäller om personen är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt.

Civilutskottet ställer sig även bakom förslaget att utvidga straffansvaret för grovt sjöfylleri så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften. En sådan ordning motsvarar också vad som gäller för onykterhetsbrotten i vägtrafiken.

Liksom regeringen anser civilutskottet att det utvidgade straffansvaret bör kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov för att bli så effektivt som möjligt. Sållningsprov bör få tas i fråga om sådana fartyg som kan antas omfattas av promilleregeln. Provet bör få tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Även bestämmelserna om blodprovstagning i de fall en person som ett sållningsprov ska tas på inte vill eller kan lämna något sållningsprov bör gälla för sjötrafikens del. Om fartyget inte omfattas av promilleregeln gäller sedan tidigare att bevisprov får tas vid skälig misstanke om sjöfylleri.

Med det anförda föreslår civilutskottet, liksom justitieutskottet, att riksdagen ska anta de lagförslag som läggs fram i propositionen och avslå motion C6 yrkandena 1 och 2.

Mot bakgrund av de förslag som lämnas i propositionen får önskemålen i motionerna C211 och C266 anses i huvudsak tillgodosedda, varför även dessa motioner bör avslås.

Uppföljning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden med krav på ett tillkännagivande om att den nya lagstiftningen bör följas upp.

Jämför reservation (s, v, mp).

Motionerna

Carina Moberg m.fl. (s, mp) anser i motion C7 att avgränsningen när det gäller vilka fartyg som ska omfattas av den föreslagna nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att säkerställa att lagstiftningen ger en ökad sjösäkerhet. Ett tillkännagivande föreslås i enlighet härmed.

Även i motion C6 av Egon Frid m.fl. (v) föreslås ett tillkännagivande om behovet av en utvärdering av effekterna av den föreslagna nya lagstiftningen om sjöfylleri (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det alltid angeläget att beslutad lagstiftning följs upp, och förutsätter att så kommer att ske även i detta fall. Motionerna C6 yrkande 3 och C7 bör därför avslås.

Reservation

Uppföljning, punkt 2 (s, v, mp)

av Carina Moberg (s), Johan Löfstrand (s), Christina Oskarsson (s), Hillevi Larsson (s), Gunnar Sandberg (s), Eva Sonidsson (s), Jan Lindholm (mp) och LiseLotte Olsson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om behovet av en uppföljning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:C6 yrkande 3 och 2009/10:C7.

Ställningstagande

I propositionen föreslås att straffansvaret för sjöfylleribrott utvidgas genom att bl.a. införs en fast, nedre promillegräns. Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer som omfattas av den nya promilleregeln. De rödgröna samarbetspartierna har länge krävt att det ska införas en nedre promillegräns för sjöfylleri och att rutinmässiga alkoholutandningsprov ska tillåtas i sjötrafiken. Initiativ för att möjliggöra en sådan lagstiftning togs redan under den förra mandatperioden. Därefter har den borgerliga regeringen varit oförmögen att lämna förslag till riksdagen. Vi välkomnar därför att det nu läggs fram förslag om en skärpt lagstiftning. En lagstiftning med en nedre gräns för sjöfylleri är motiverad av trafiksäkerhetsskäl och för att markera samhällets syn på att sjötrafik och alkohol inte hör ihop. Vi anser vidare att frågan om införande av krav på behörighetsbevis för fritidsbåtar med fördel hade kunnat behandlas i samband med de nu aktuella förslagen. Detta för att skapa en enhetlig lagstiftning.

Regeringen väljer att i propositionen frångå det förslag om vilka fartyg som ska omfattas av promilleregeln som Rattfylleriutredningen lade fram i delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12). Utredningen förordade att 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 skulle undantas från regelverket. Regeringen väljer i stället att höja gränsen så att regelverket berör fartyg som antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Många båtar kommer därför inte att omfattas av den föreslagna lagstiftningen.

Trots att gränserna höjs väsentligt innehåller propositionen inte någon analys av vilka konsekvenser regeringens förslag får för möjligheterna att öka sjösäkerheten. Hur många båtar som faktiskt berörs av lagstiftningen redovisas inte. Avsikten måste vara att lagstiftningen fångar in de fartyg där riskerna för trafiksäkerheten är påtagliga om de framförs under alkoholpåverkan. Vi menar därför att regeringens förslag om vilka fartyg som ska omfattas av den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas för att säkerställa att lagstiftningen ger en ökad sjösäkerhet. En förnyad prövning av regelverket kan därefter behöva göras.

Vad vi nu anfört om behovet av en uppföljning bör riksdagen, med bifall till motionerna C6 yrkande 3 och C7, som sin mening tillkännage för regeringen.

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:76 En nedre promillegräns för sjöfylleri:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
2. lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

Följdmotionerna

2009/10:C6 av Egon Frid m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sjöfylleri jämställs med rattfylleri och att lagstiftningarna, så långt det är möjligt, blir jämförbara.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagen om sjöfylleri ska omfatta alla motordrivna båtar som är sju meter eller mer och kan

framföras i sju knop eller mer.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utvärdering av effekterna av den nya lagstiftningen om sjöfylleri.

2009/10:C7 av Carina Moberg m.fl. (s, mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utvärdering av effekterna av den nya lagstiftningen om sjöfylleri.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:C211 av Ann-Christin Ahlberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lika villkor ska gälla för att köra båt som för att köra bil.

2009/10:C266 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfylleri.

Bilaga 2

Regeringens lagförslag

Bilaga 3

Justitieutskottets

betänkande

2009/10:JuU4

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 upprepade 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. sållningsprov, 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. Sållningsprov 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 anfört 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 anfört bör civilutskottet föreslå att riksdagen ger regeringen till känna genom att tillstyrka motion C7.

Kammarens protokoll

Riksdagens snabbprotokoll

2009/10:111

Onsdagen den 28 april

Kl. 09:00 - 16:15

.....

8 § En nedre promillegräns för sjöfylleri

Föredrogs

civilutskottets betänkande 2009/10:CU14

En nedre promillegräns för sjöfylleri (prop. 2009/10:76).

Anf. 1 GUNNAR SANDBERG (s):

Fru talman, ledamöter i civilutskottet och åhörare! Vi ska debattera betänkandet *En nedre promillegräns för sjöfylleri*. Jag yrkar inledningsvis bifall till den gemensamma reservationen från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

I propositionen föreslås att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas genom att

det bland annat införs en fast nedre promillegräns. Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på personer som omfattas av den nya promilleregeln.

Det är bra att propositionen äntligen har kommit till. Den här ändringen i lagstiftningen tog vi initiativ till under förra mandatperioden. Vi har därför väntat på förslaget, som vi nu självklart välkomnar. En lagstiftning med en nedre gräns för sjöfylleri är nödvändig av trafiksäkerhetsskäl och för att markera att sjötrafik och alkohol inte hör ihop.

I vår reservation tar vi också upp frågan om behörighetsbevis för fritidsbåtar. Vi menar att krav på behörighetsbevis för fritidsbåtar hade kunnat behandlas i samma proposition för att skapa en enhetlig lagstiftning. Nästan alla svenskar vill ha någon form av båtkörkort, visar en undersökning från Gallup som gjorts på uppdrag av försäkringsbolaget If. Var tredje vill ha körkort för alla typer av båtar. Därför beklagar vi att förslaget inte finns med.

Tillbaka till frågan om sjöfylleri! Vi undrar varför regeringen inte fullföljer det förslag om vilka fartyg som ska omfattas av promilleregeln som Rattfylleriutredningen lade fram i delbetänkandet *Rattfylleri och sjöfylleri*. Utredningen förordade att maskindrivna fartyg med en längd under 7 meter och vars maximifart inte överstiger 7 knop samt segelfartyg med en längd under 7 meter och fartyg under rodd skulle undantas från regelverket.

Vi förstår att regeringen har varit splittrad i frågan. Orsaken till detta har varit att Moderaterna velat undanta större båtar. De vill undanta alla båtar över 12 meter och har dessutom velat ha en klart högre hastighetsgräns för de mindre båtar som reglerna ska gälla. De andra partierna har velat att alla båtar över 7 meter ska omfattas av reglerna, liksom mindre båtar som kan göra minst 7 knop. Kompromissen betyder att fler båtförare nu kan ta sig en sup. Eftersom det finns ungefär 300 000 motorbåtar med minst 10 hästkrafters motor eller som man kan sova över i kan tiotusentals fler båtar undantas med det nuvarande förslaget. Kompromissen mellan regeringspartierna innebär en höjning, så att regelverket berör fartyg med motordrift som kör med en hastighet på minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd på minst 10 meter. Många båtar kommer därför inte att omfattas av den föreslagna lagstiftningen.

Fru talman! Trots att gränsen höjs väsentligt innehåller inte propositionen någon analys av vilka konsekvenser regeringens förslag får för möjligheten att öka sjösäkerheten. Hur många båtar som berörs av lagstiftningen redovisas inte. Enligt båtbranschen omfattar den föreslagna lagändringen ungefär 10 procent, eller ca 80 000 båtar av samtliga fritidsbåtar. Personer som är ute och ror och har druckit några öl kommer troligen inte att kontrolleras.

Vi menar att regeringens förslag om vilka fartyg som ska omfattas av den nya lagstiftningen måste följas upp och utvärderas, så att det säkerställs att lagen ger ökad sjösäkerhet. En förnyad prövning av regelverket kan därför behöva göras. Ingen ska vara onycter på sjön. Den regeln ska gälla alla båtförare, oavsett båttyp. Bara 35–40 procent av hela landets båtbestånd berörs av lagförslaget.

Frågan är varför inte alla båtar, oavsett storlek och hastighet, ska omfattas om ett förbud ska införas. En segelbåt som väger 10 ton men är 9,99 meter lång undantas till exempel från de föreslagna reglerna. Om man jämför detta förslag med vad som gäller på våra vägar eller vad som gäller för våra terränggående fordon blir bilden mycket märklig. Vem skulle komma på tanken att upprätta en promillegräns för bara vissa typer av bilar, skotrar eller fyrhjulingar och inte för alla?

Nej, alkohol och trafik hör inte ihop. Det gäller alla trafikslag, även sjötrafik. Förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan påminner om situationen i vägtrafiken. Därför är det av trafiksäkerhetsskäl motiverat att införa samma nedre promillegräns för sjötrafiken som för vägtrafiken och terrängfordon. Promillegränsen borde omfatta alla båtar, oavsett storlek och hastighet. Det är lika farligt att åka en liten båt på fyllan som en stor.

Anf. 2 EGON FRID (v):

Fru talman! Jag inleder med att yrka bifall till reservationen från s, v och mp i civilutskottets betänkande.

Jag såg i morse på nyheterna från Långholmen, där det vårrustades inför båtsommaren. Det är bra att även lagen om sjöfylleri vårrustas inför sommaren här i riksdagen.

Reservationen stöder förslaget från regeringen och utskottet om att riksdagen ska besluta att en fast nedre promillegräns på 0,2 promille införs för sjöfylleri. Reservationen stöder även förslaget om utvidgat straffansvar för grovt sjöfylleri vid 1,0 promille och att rutinmässiga alkoholutandningsprov för att kontrollera nykterheten till sjöss ska bli möjliga.

Reservationen har stöd i och stöder också Rattfylleriutredningens förslag i delbetänkandet *Rattfylleri och sjöfylleri*, SOU 2006:12, vilket naturligtvis ger reservationen stor tyngd. Rattfylleriutredningens förslag innebär att maskindrivna fartyg med en längd under 7 meter och vars maxfart inte överstiger 7 knop samt segelfartyg med en längd under 7 meter och fartyg under rodd undantas från regelverket.

De förändringar som skedde den 1 juli 2008 och innebär att Kustbevakningen har befogenheter att dels ta utandningsprov i form av bevisprov på den som är skäligen misstänkt för sjöfylleribrott, dels stoppa

fartyg för att kunna ta sådana prov är bra, men detta bevisar bara problemets storlek och att samma promillegränser som gäller i trafiken på land behövs även för sjötrafiken.

Vi välkomnar därför att det nu läggs fram förslag och att det finns en majoritet för en skärpt lagstiftning. En lagstiftning med en fast nedre promillegräns för sjöfylleri som är motiverad av trafiksäkerhetsskäl markerar samhällets syn: att sjötrafik och alkohol inte hör ihop. Vad vi dock inte välkomnar är den avgränsning som regeringen gör av vilka båtar som ska omfattas av den nya lagen.

Fru talman! Jag och Vänsterpartiet anser att straffbestämmelserna för sjöfylleri behöver skärpas och stöder förslaget i dessa delar. För oss är det rimligt att de promillegränser som gäller i vägtrafiken bör införas även för sjötrafik och sjöfylleri. Att framföra en snabb båt i berusat tillstånd kan innebära lika stor risk som att köra bil berusad. Att cykla i berusat tillstånd kan innebära lika stor risk som att framföra en liten båt eller annan farkost på sjön. Det finns därför ingen anledning att bestämmelserna ska vara olika. Promillegränserna för sjöfylleri bör alltså vara desamma som för rattfylleri. Regeringen har berett Rattfylleriutredningens förslag. Den förra regeringen gjorde detsamma, och Rattfylleriutredningens förslag var nära att hinna genomföras före regeringsskiftet 2006.

Det finns anledning att hävda att regeringens beredningsarbete inte skett så skyndsamt som varit möjligt. Det finns anledning att hävda och tro att beredningen av detta betänkande skett så långsamt för att det har varit svårt för Alliansen att ta i denna för många kontroversiella fråga. Det kontroversiella kan vara att det finns speciella friheter på sjön som inte får beskäras ytterligare. Men det är inte acceptabelt att vissas frihet ska kunna äventyra säkerheten i trafiken till sjöss på grund av att vi inte vågar eller förmår fatta ett beslut i riksdagen som är i enlighet med lagstiftningen på land.

Vad är det som motiverar att det är tillåtet att på ett "betryggande" sätt framföra en båt till sjöss även om promillehalten i blodet inte är 1,0, eller över, jämfört med att framföra ett motorfordon på land på ett "betryggande" sätt med samma promillehalt? Naturligtvis är det så att detta inte går att motivera. Därför är det nu bra att denna förändring är på väg att ske. Det går inte att framföra ett fordon på land eller en båt till sjöss på ett betryggande sätt om föraren är påverkad av alkohol eller andra berusningsmedel.

Vad är det då, fru talman, som motiverar regeringen och civilutskottets majoritet att frånga Rattfylleriutredningens förslag om vilka båtar som ska omfattas av en nedre promillegräns för sjöfylleri?

Här skiljer vi oss: 7 meter och/eller 7 knop kontra 10 meter och/eller 15 knop. Rattfylleriutredningens förslag till gräns för vilka båtar som ska omfattas är relevant då denna gräns gäller för andra regler på sjön och delar upp det i mindre och större båtar. Hur många båtar som undantas och skiljer dessa två förslag åt är svårt att säga och är något som regeringen inte vill redovisa. Men då det finns ca 750 000 fritidsbåtar går det nog att anta att det rör sig om långt mer än 100 000 båtar som regeringen väljer att undanta från lagändringarna.

Redan Rattfylleriutredningens gräns var generös i överkant för vilka båtar som skulle undantas. Det kan tyckas att undantagsreglerna enligt Rattfylleriutredningens förslag är för omfattande i jämförelse med fordonstrafik på land. Men ändå vågar inte regeringen och majoriteten i utskottet omfatta de flesta normala fritidsbåtarna och därmed i större utsträckning jämställa rattfylleri på land och till sjöss.

Fru talman! Trots att gränserna höjs väsentligt innehåller inte propositionen någon analys av vilka konsekvenser regeringens förslag får för möjligheterna att öka sjösäkerheten. Hur många båtar som faktiskt berörs av lagstiftningen redovisas inte. Avsikten måste vara att lagstiftningen fångar in de fartyg och båtar där riskerna för trafiksäkerheten är påtagliga om de framförs under alkoholpåverkan. Vi menar därför att regeringens förslag om vilka fartyg som ska omfattas av den nya lagen måste följas upp och utvärderas för att säkerställa att lagen ger en ökad sjösäkerhet och mindre sjötrafik där alkohol förekommer.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Anf. 3 JAN LINDHOLM (mp):

Fru talman! Civilutskottets betänkande om en nedre promillegräns för sjöfylleri utgår denna gång inte, som under de senaste åren som jag har följt, enbart från ett antal motioner, utan det finns också en proposition från regeringen med i bakgrundsmaterialet. Sedan finns det följdmotioner på propositionen och två motioner från allmänna motionstiden som vi också behandlar i betänkandet.

Riksdagens hemsida är fantastisk, fru talman. Med bara ett par små klick har man tillgång till hela sjöfylleriifrågans historia. Det är bra för oss som inte har varit med så länge. Uppgifter från 20 år tillbaka i tiden fick jag upp direkt, med utredningar, propositioner, motioner och flera utskottsbetänkanden, naturligtvis inte från varje år men ungefär vartannat. Att frågan har berört många av riksdagens olika utskott ser man direkt och därmed den förändring som har skett i frågan.

Allt detta är möjligt att göra väldigt enkelt, men jag har naturligtvis inte hunnit läsa igenom allt det material som kommit fram den vägen. Jag kunde

konstatera att det både 1991 och 1999 fanns motionärer från nästan samtliga riksdagens partier som ville likställa reglerna för alkohol på sjön med reglerna för alkohol på väg. Vid den snabbkoll som jag försökte göra av antalet motioner – inte antalet yrkanden, för det var för bökigt – under de senaste 20 åren kunde jag konstatera att folkpartisterna har varit flitigast när det gäller att motionera i den här frågan.

Nu har vi till slut fått ett betänkande som innebär ytterligare ett steg framåt i frågan, från det steg som jag uppfattar togs senast, nämligen den 16 februari 1999. Det var då, enligt vad jag kunde se, som man senast biföll någonting i frågan i stället för att bara hela tiden avslå alla förslag.

Nu vet jag inte vad forskningen säger, men tio år kanske är ett normalt tempo för utvecklingen av ett rättsområde. Kanske någon som deltar i debatten här vet att det går ungefär tio år mellan varje gång vi lagstiftare väljer att flytta fram positionerna på ett rättsområde.

Jag tycker att alla de politiker och partier som har drivit kravet på en sänkt promillegräns för sjöfylleri nu bör kunna känna att det som sker i och med dagens behandling av ärendet är en liten seger.

Man kan naturligtvis ha synpunkter både på den föreslagna promillenivån och på regelverket för vilka sjöfartyg som omfattas. Men det viktiga måste ändå vara att vi går åt rätt håll, att vi får en rimligare lägstanivå för användandet av alkohol till sjöss för den som framför ett sjöfartyg. Vi från oppositionen välkomnar därför det här förslaget, och vår utgångspunkt är att det ska leda till en ökad säkerhet på sjön.

När det gäller jämförelsen mellan att framföra fordon i trafik till sjöss och på land kan man tycka att det är underligt att det uppenbarligen inte är möjligt att till sjöss utse den som ska framföra fordonet en kväll när man ska till en festplats och det ska användas alkohol. Det är ju möjligt när det gäller framförandet av bilar. Det normala när man åker till en festplats är att man redan från början har bestämt vem som ska köra hem. Man kan tycka att det skulle vara möjligt att göra det till sjöss också och att ha en skarpare regel. Regeringen har alltså till viss del frångått de av Rattfylleriutredningen föreslagna gränserna, till exempel 7-7-regeln som är enkel att förstå, och har gjort det utan att egentligen förklara varför. Vi från oppositionen menar att när man gör ett sådant avsteg från utredningen finns det stor anledning att följa upp utfallet av förändringen för att se om den verkligen leder till den ökade sjösäkerhet som är målet och i vilken grad man når fram till ett rimligt mål.

Just när det gäller var man har satt gränsen i propositionen är det som i så många andra av regeringens förslag som har kommit så snabbt här i mars; man får en känsla av att det inte finns något riktigt argument och ingen

riktig förklaring till varför man har lagt fast just denna nivå. Det vore intressant om någon företrädare från regeringsidan kunde förklara varför man har bestämt sig för just den här nivån. Annars får man en känsla av att regeringen ibland skjuter från höften och lite på måfå bara för att man måste hitta någon nivå som man är överens om. Det vore intressant att få veta varför man har lagt sig just där man har lagt sig.

Jag tror att det är bra med en bakgrund till detta också för dem som köper båtar. En tydlig signal från politiken borde vara att detta ska följas upp. Jag vet inte om det är vanligt, men jag har hört företrädare för båtfolket säga: Nu kommer man att anpassa sin båtstorlek till regelverket. Jag hoppas att det inte är så många som tänker så, men om det är många som gör det och om vi inte når målen om ökad sjösäkerhet kommer många att bli besvikna om vi sedan ändrar reglerna om ett antal år när vi har följt upp det hela. Jag tror att det är bra att redan från början säga att en uppföljning kan leda till en justering av reglerna. Jag tror att det är viktigt när man ändå utgår från en utredning som har gjort en analys av vad som är en rimlig gräns för de sjöfartyg som ska omfattas av regelverket.

Mot denna bakgrund tycker jag att den reservation som vi har från oppositionen ganska tydligt framför just detta. Därför yrkar jag bifall till den. Om majoriteten också ställde sig bakom den tror jag att det skulle bli en bättre dialog med båtfolket.

Anf. 4 ANTI AVSAN (m):

Fru talman! När man lyssnar på de debattörer som har varit uppe här i talarstolen före mig kan man nästan få uppfattningen att sjöfylleri inte är straffbart i dag. Men det är det.

Den regel som gäller i dag innebär att den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom kan dömas för sjöfylleri. Det här gäller alla fartyg, oavsett storlek.

Regeln tar sikte på konkret fara, medan den lagändring som vi diskuterar i dag egentligen handlar om abstrakt fara, nämligen om huruvida alkoholpåverkan i sig ska vara straffbart utan att det har förelegat någon konkret fara. Straffbarheten är alltså inte ny. Det är däremot den nya utformning som föreslås av sjöfyllerireglerna.

Den gällande ordning som jag alldeles nyss relaterade till kommer att finnas kvar. Därutöver har frågan om huruvida det ska införas en nedre promillegräns för sjöfylleri diskuterats vid upprepade tillfällen. Frågan har utretts upprepade gånger, nu senast genom en utredning som tillsattes 2003

men som presenterade ett resultat 2006. Det är riktigt som det har sagts tidigare: Gränsen som föreslogs där var 7 meter och 7 knop. Andra avgränsningar har också diskuterats i utredningen, men de har inte omnämnts här tidigare och jag ska inte heller gå in på dem.

Avgränsningen är tänkt att gälla fartyg som med motordrift kan framföras i en hastighet om minst 15 knop. Då är det fartygets hastighetskapacitet som är det viktiga, och inte hur fort det faktiskt framförs. Det andra kriteriet är skrov med en största längd av minst 10 meter. Regeln föreslås gälla både yrkessjöfart och fritidssjöfart.

Därutöver kan man säga att möjligheten ökar att också döma för grovt sjöfylleri direkt vid en promillehalt i blodet på 1,0. Men fortfarande ska det ske en helhetsbedömning när det gäller grovt sjöfylleri. Den lägre promilleregeln gäller, men man kan säga att presumtionen ökar för att det ska dömas till grovt sjöfylleri om alkoholhalten i blodet uppgår till 1 promille.

Det är många avvägningsfrågor som ligger till grund för det förslag som nu har lagts fram. Förhållandena till sjöss ser naturligtvis väldigt olika ut; det kan man inte komma ifrån. De situationer som uppkommer i sjötrafiken är också väldigt olika beroende på antalet fartyg och hur farleder ser ut.

En förutsättning för att införa en nedre gräns för sjöfylleri är att riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken någorlunda kan jämföras med vägtrafiken. Det har regeringen pekat på i propositionen. Yrkessjöfarten, som transporterar såväl passagerare som gods, har varit föremål för en markant tillväxt under ett antal år och förekommer i betydande omfattning. Frågan om införande av en promillegräns för yrkessjöfarten är nog inte kontroversiell på något sätt.

Men även fritidssjöfarten har ökat kraftigt under flera år. Antalet svenska fartyg som används för fritidsändamål uppskattas till 750 000, precis som tidigare har sagts här. Till det kommer fritidstrafik med utländska fartyg i svenska vatten, framför allt sommartid.

Fritidsfartygen är dessutom generellt sett större och snabbare än tidigare.

Det är en trendmässig förändring. Vidare har restaurangverksamhet och olika typer av nöjesetablissemang längs kusterna och i skärgårdsområdena ökat. Därmed har också tillfällena till alkoholförtäring ökat, i alla fall typiskt sett, inte minst i samband med fritidssjöfart.

Allt det här innebär faktorer som leder till en olycksrisk vid alkoholpåverkan hos den som framför fartyg eller annars har en viktig uppgift ombord på ett fartyg.

Om man ska införa en promilleregeln bör en sådan avgränsas i fråga om vilka fartyg den ska omfatta. Det är helt korrekt att regeln motiveras av

trafiksäkerhetsskäl, men den bör därför bara omfatta fartyg med sådana hastighetsresurser eller av sådan storlek att det finns beaktansvärda risker med att framföra fartyget i alkoholpåverkat tillstånd.

Jag har tittat på olycksstatistik, framför allt för Stockholms län. Faktum är att 90 procent av sjöolyckorna har förorsakats av nyktra båtförare. Men det innebär inte att det inte skulle finnas problem i samband med alkoholpåverkan. Det är också viktigt att promilleregeln inte omfattar fler fartyg än vad som är nödvändigt. Därför har man hamnat på den här avvägningen.

Det utvidgade straffansvaret bör kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov för att det ska bli så effektivt som möjligt. Sådana sållningsprov kan tas på personer som omfattas av regeln om en nedre promillegräns, och kriterierna för fartyget ska vara uppfyllda. Sållningsprov får tas av polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen.

När det gäller andra fartyg som inte omfattas av promilleregeln är det också viktigt att framhålla att det är möjligt att ta bevisprov. Det är något som regeringen redan infört med ikraftträdande den 1 juli 2008. Då infördes också en del andra regler när det gäller utökade möjligheter för Kustbevakningen att inleda förundersökning och annat, men jag ska inte fördjupa mig i det nu.

Jag yrkar bifall till propositionen, vilket innebär att motionerna ska avslås.

Anf. 5 EGON FRID (v) replik:

Fru talman! Anti Avsan vet nog mycket väl att vi i oppositionen är medvetna om den tidigare lagen om sjöfylleri och den ökade straffbarheten i det här förslaget till lagändring. Jag tror också att Anti Avsan i dag på morgonen har hört att vi har välkomnat lagskärpningen i sig.

Jag vill ställa några frågor till Anti Avsan. Varför väljer regeringen den gräns för vilka båtar som kan undantas som man gör? Vilka belägg har man för detta i relation till de andra gränser som finns för båtfolket och vilka båtar som ska undantas från diverse regler på sjön?

Vidare tycker jag att det är värt att fråga om Anti Avsan har uppgifter som inte redovisas vare sig i propositionen eller i betänkandet om hur många båtar som faktiskt undantas ytterligare genom att regeringen väljer den här gränsen på 10 meter och 15 knop i stället för Rattfylleriutredningens förslag på 7 meter och 7 knop.

Jag vill också ställa en fråga om sållningsprovet. I betänkandet står det att för att man ska få ta sållningsprov ska det omfattas av den nya promilleregeln. Samtidigt står det lite längre ned på samma sida i betänkandet att de regler som gäller för hur sållningsprov får tas avseende andra trafikslag ska gälla även för sjötrafiken. Kan Anti Avsan klara ut detta?

Får man ta sållningsprov på förare av andra båtar än dem som omfattas av den nya promilleregeln?

Anf. 6 ANTI AVSAN (m) replik:

Fru talman! Låt mig börja med avgränsningen. Det är viktigt att komma ihåg utgångspunkten att det är faran för annans säkerhet som står i centrum. De flesta dödsolyckorna till sjöss sker genom att det är ensamma, oftast berusade män som drunknar, kanske i samband med fiske. Det är ju inte en fara för andra.

Det är också de aspekterna som kommer in i bilden när man ska avgränsa vilka som ska omfattas av promilleregeln. Här ska man komma ihåg att det handlar om en abstrakt fara. Man behöver inte påvisa att man har framfört fartyget på ett sätt som innebär att det skulle utgöra en fara för sjösäkerheten, utan alkoholpåverkan i sig är tillräckligt.

När det gäller frågan om promilleregeln och möjligheten att ta sållningsprov är det så att det fordras en abstrakt regel för att ta sållningsprov eftersom det i annat fall inte finns någon brottsmisstanke. Det här är en särskild regel. Bevisprov tar man därför att det har uppkommit en misstanke om sjöfylleribrott. Då kan man gå in med straffprocessuella tvångsmedel i form av ett bevisprov. Förhållandena är precis desamma i vägtrafiken. Sållningsprov sker när polisen utför i förväg beslutade trafikkontroller. Det fordras ett beslut för det. Men det finns också möjlighet att ta ett sållningsprov i andra sammanhang.

I sjötrafiken har bevisproven använts på det viset att när någon har gjort sig skyldig till ett sjötrafikbrott ligger det nära till hands att det kan bero på alkoholpåverkan, och då har man ofta tagit ett bevisprov. Här förutsätter man att det räcker med alkoholpåverkan.

Anf. 7 EGON FRID (v) replik:

Fru talman! Det är en sak att man skiljer på regler för sjöfylleri och rattfylleri när det gäller vilka båtar och fordon som ska omfattas. Det skulle vara främmande att ha en lagstiftning för rattfylleri där man mäter längden på bilarna eller lastbilarna. Där utgår vi naturligtvis från att samma lagstiftning ska gälla för alla fordonslängder. Det borde vara en trafiknykterhetsregel som gäller även på sjön. Det här är en ologisk lagstiftning i den delen. Dessutom är det ologiskt om man kan tolka lagstiftningen på det sättet att sållningsprov bara får tas på dem som omfattas av den nya promilleregeln, det vill säga att det ska vara samma avgränsning som gäller för sjöfylleribrottet i sig. Jag menar att Anti Avsan ska vara tydligare med att sållningsprov ska kunna tas utifrån en trafiknykterhetssyn på sjön som motsvarar den på land. Det är en markering att i förebyggande syfte inte acceptera att alkohol förekommer på sjön. Därmed ska man få ha samma

trafiknykterhetskontroller på sjön som på väg. Man ska kunna kontrollera nykterheten på sjön utan någon form av brottsmisstanke, precis som sker på väg. Det är den jämförbarheten som är viktig i signalsystemet från lagstiftaren och riksdagen. Det handlar om hur vi ser på alkohol i trafiken oavsett om det är på land eller till sjöss.

Anf. 8 ANTI AVSAN (m) replik:

Fru talman! Det är lite svårt att veta vad man ska svara på när man hör Egon Frid. Principerna för sållningsprov följer det straffprocessuella regelverket, och det är inga konstigheter i det. Jag tror inte att jag har tillräckligt med tid på mig för att förklara detta för Egon Frid här och nu. Man kan inte ordna olika typer av kontroller. Det är som om man skulle anordna en kontroll med sållningsprov av folk som kommer upp från T-centralen för att se om folk är narkotikapåverkade, och alla får genomgå kroppsbesiktning. Jag tror nog att Egon Frid inser att det inte är möjligt. Möjligheten att ta sållningsprov är kopplad till promillegränsen. I alla andra fall finns möjligheten att ta bevisprov. Det gäller samtliga fartyg, precis som jag sade inledningsvis. Det är viktigt att komma ihåg att den här delen av lagstiftningen, som har varit det som har gällt fram tills nu, finns kvar. Det blir det nya andra stycket i 20 kap, 4 § i sjölagen. Det första stycket där handlar om just den här nya promilleregeln med den nedre promillegränsen. Den lagstiftning som föreslås i propositionen är avvägd utifrån en mängd olika utgångspunkter. Det är viktigt att påpeka att sjötrafiken inte är fullt jämförbar med vägtrafiken. Det har samtliga utredningar som föregick 2006 års rattfylleriutredning påpekat väldigt tydligt. De aspekterna finns också med i 2006 års rattfylleriutredning, men där gör man en avvägning mellan för och emot och tycker att argumenten talar för en nedre promillegräns. Det är där vi har hamnat nu med den avgränsning som gäller.

Anf. 9 LENNART PETTERSSON (c):

Fru talman! Alkohol och olika transportmedel hör normalt inte ihop. Det skulle möjligen vara som drivmedel, men däremot inte när man ska framföra dem. Vi har under många år haft en alkohollagstiftning när det gäller fordon på land. Den har successivt skärpts. Det har också givit ett bra resultat. Det finns väl ingen i dag som tycker att det är okej att köra bil i onyktert tillstånd, men om man går 50 år tillbaka i tiden var det mycket vanligare, och det var också mer accepterat.

Jag erkänner gärna att jag inte har någon som helst sjövana och inte heller någon som helst kunskap om båtar. Jag anser mig ändå ha ett så pass gott omdöme att jag kan bedöma rimligheten i det förslag som regeringen nu har lagt fram.

Det är i mina ögon oacceptabelt att vara onykter när man har ansvaret för

att framföra ett fartyg. Det gäller oberoende om det handlar om yrkessjöfart eller fritidsbåtar. Med gränserna 0,2 promille för sjöfylleri och 1,0 promille för grovt sjöfylleri tar vi ett stort steg mot en sundare kultur på sjön.

Personligen skulle jag inte ha något emot samma regler på vatten som på land, men det kan förhoppningsvis komma i ett senare skede om det visar sig att dagens förslag är otillräckligt.

Det finns de som tycker att det är rimligt att ha generösare villkor för sjöfylleri än för rattfylleri. Det finns de som till exempel säger att nya regler försvårar om man blir tvungen att flytta sin båt på grund av oväder. Men om det nu är så att det finns risk för dåligt väder får man väl låta bli att dricka alkohol! Svårare är det inte. Att kunna hålla koll på väderprognoserna är väl en viktig egenskap när man är till sjöss. Det går bra att njuta av god mat och ha trevligt tillsammans med goda vänner även utan att ha alkohol med i bilden.

Nu föreslår regeringen vissa gränser när det gäller hastigheter och storlek på fartygen, och de kan självklart diskuteras. Men för mig är inte en meter hit eller en knop dit det avgörande, utan det viktigaste är att vi kommer till beslut. Även detta kan vi korrigera i ett senare skede om det skulle behövas.

Jag tycker att det är bra med möjligheterna att ta, som det heter, rutinmässiga alkoholutandningsprov, det vill säga att man ska vara tvungen att blåsa om man får den uppmaningen. Det gäller när vi kör bil, och det ska vara lika naturligt när vi framför en båt.

Det är också bra att tjänstemän på Kustbevakningen och inte bara polisen ska få rättighet att genomföra alkoholprov. Dels går det att göra fler tester, dels behöver vi inte belasta polisen med arbetsuppgifter som kan utföras av någon annan.

Det är säkerheten och skaderisken, både för en själv och för andra, som är huvudskälet till den nya lagen. Precis som när man kör bil har man ett ansvar för passagerarna men också för alla andra människor i omgivningen. Det sker på tok för många olyckor till sjöss på grund av alkohol. Nu kommer inte alla olyckor att försvinna. Det är som Anti Avsan sade, att det finns en del ensamma fiskare som av olika anledningar kombinerar sitt nöje med att dricka alkohol, och följderna blir förödande. Men lagen kommer ändå att ha en stor preventiv effekt, och med det följer med automatik färre olyckor. Med tanke på att fler och fler människor vistas på sjön, framför allt på sommaren, är det motiverat med en skärpt lagstiftning.

Fru talman! När det gäller oppositionens reservation måste jag erkänna att jag tycker att den är oerhört tunn. Det är mest kosmetika och den verkar nästan vara skriven bara för syns skull. Nu har man ju den rättigheten som

opposition, men detta är en fråga där vi rimligtvis skulle ha kunnat enas över blockgränsen. Alla tycker ju att propositionen är bra. Om sedan en båt behöver vara 7 eller 10 meter kan inte vara en avgörande fråga. Om en båt får framföras i 7 eller 15 knop är inte heller avgörande. Det är ändå långsammare än en moped så det kan jag stå ut med.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationen.

Anf. 10 LARS TYSKLIND (fp):

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationen.

Folkpartiet och alliansregeringen anser att sjösäkerhet är centralt, och inte minst visas det i hur vi har behandlat frågan om sjöfylleri och tagit den på stort allvar under mandatperioden. I juli 2008 togs ett viktigt steg när tjänstemän hos Kustbevakningen fick befogenhet att ta alkoholutandningsprov som bevisprov för misstänkt fylleri samt inleda förundersökning om sjöfylleribrott.

I dagens betänkande om en nedre promillegräns för sjöfylleri, med regeringens proposition med samma namn som grund, skärps lagstiftningen ytterligare.

Fru talman! Jag tycker att det är väldigt glädjande att vi nu kan anta det här regeringsförslaget i stor politisk enighet – även om man fick ett annat intryck när man hörde Gunnar Sandberg och Egon Frid i deras inledande anföranden. Men så är det faktiskt.

Det är helt naturligt att vi gör detta, för naturligtvis anser vi alla med skärpa att alkohol och trafik inte hör ihop. Det gäller naturligtvis alla trafikslag, såväl sjötrafik som vägtrafik.

Det är viktigt att lyfta fram det som Anti Avsan påminde om, nämligen att det faktiskt redan i dag finns en tämligen bra, fungerande sjöfyllerilag. Där är det tydligt att den som inte fullgör sina uppgifter på ett säkert sätt eller inte framför ett fartyg på ett säkert sätt kan dömas för sjöfylleri och även grovt sjöfylleri om alkoholhalten är över 1 promille.

Fru talman! Den förändring som vi nu ska besluta om innebär att förhållandena mer liknar det som gäller vägtrafiken i och med att vi får en nedre promillegräns. Lagändringen ska gälla från den 1 juni 2010, alltså redan nu inför kommande båtsäsong. Det innebär att man får ett direkt straffansvar om man framför ett fartyg eller har en annan avgörande uppgift för sjösäkerheten ombord och alkoholkoncentrationen i blodet uppgår till mer än 0,2 promille. Är koncentrationen 1 promille eller däröver räknas det som grovt sjöfylleri.

Lagstiftningen kommer att gälla både yrkessjöfart och fritidsbåtar, och den

kommer med andra ord att ligga i linje med vad som gäller för vägtrafiken. Men man kan ändå inte blunda för att det finns skillnader, och det har också tagits upp här tidigare i debatten. Det krävs att man gör en avgränsning så att de fartyg där de påtagliga riskerna finns fångas upp av regelverket men samtidigt att inte fler fartyg än nödvändigt omfattas. Den avgränsning som regeringen nu har föreslagit i propositionen bygger både på hastighetskapacitet och längd på båten, och de gränser som man har bedömt som rimliga är en hastighetskapacitet på 15 knop och en högsta längd på 10 meter.

Jag kan tycka, och från Folkpartiets sida tycker vi, att det här är en rimlig avvägning utifrån utredning och remissförfarande. Det bygger naturligtvis inte på någon exakt vetenskap. Det låter i debatten som att det här med 7 knop och 7 meter är något slags exakt vetenskap, men det är naturligtvis en bedömning.

I debatten har det också framkommit att vi nu höjer gränsen från någonting, men faktum är att vi faktiskt *inför* begränsningar. I dag finns inte denna lagstiftning.

Fru talman! Den nya lagstiftningen innebär också att polisen och Kustbevakningen får befogenhet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov om fartyget kan antas omfattas av sjöfyllerilagstiftningen.

Sammantaget kan man säga att vi är ganska eniga om förslaget, även om jag tycker att det inte riktigt framgår av debatten. De avvägningar som har gjorts från regeringens sida är högst rimliga i sammanhanget.

Den reservation som finns från den rödgröna oppositionen är på punkt 2 och handlar om uppföljning. Precis som Lennart Pettersson var inne på känns den på ett sätt ganska irrelevant, för det är ju ganska självklart att all lagstiftning ska följas upp. Skulle vi hålla på att reservera oss på det sättet får vi skicka med en reservation i varje lagstiftningsärende. Vi måste ju ändå utgå från att fattar man en ny lag måste man även följa upp att den fungerar.

Med det yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationen.

Anf. 11 GUNNAR SANDBERG (s) replik:

Fru talman! Men Lars Tysklind, ni var ju inte helt överens i början! Ni ville ju också ha 7 meter och 7 knop. Det var Moderaterna som förespråkade en större längd. Men det är inte det som är saken. Inför man en lag om en nedre promillegräns tycker vi att det borde omfatta alla motordrivna båtar liksom det omfattar alla motordrivna fordon. Det finns ingen krogbil som man får ta för att sticka till krogen och ta sig ett glas vin. Vi har heller inga skillnader när det gäller snöskotrar för den som vill åka till någon fjällsjö och

fiska fjällöring, utan det är samma krav – 0,2 promille – som det är i biltrafik. Det borde gälla även ute på sjön.

Jag kan förstå att en del kan känna sig bedrövade när de åker ut på någon berghäll i solnedgången och tar sig ett glas vin, och sedan ställs inför vem som ska köra hem. Vi fixar det i biltrafiken; någon måste vara nykter och kunna köra. Det tror jag att man klarar även i sjötrafiken.

Vi föreslog att 7 knop och 7 meter kunde vara någonting att prova för att se om det blev bättre. Ni i Alliansen frångick Rattfylleriutredningen. Det fanns alltså en utredning som kom fram till hastigheten 7 knop och längden 7 meter. Varför frångick ni det och i stället ställde upp på en kompromiss?

Anf. 12 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Fru talman! Jag kan bara konstatera att varken Gunnar Sandberg eller Socialdemokraterna har reserverat sig på den här punkten utan instämt i regeringens proposition. Det man reserverat sig mot handlar om uppföljningen, ingenting annat. Sedan kan man, som jag sade i mitt anförande, diskutera avvägningen.

En lagstiftningsprocess inleds ofta med en utredning. Därefter har man ett remissförfarande, och utifrån det materialet gör man sedan en avvägning i propositionen. Därför stämmer det inte riktigt när Gunnar Sandberg säger att det ska gälla motordrivna båtar. Tvärtom hävdar Gunnar Sandberg ganska bestämt att 7 knop går bra, och då handlar det väl om någon typ av motordrift.

Återigen vill jag upprepa att man inte, när det gäller båtar under 10 meter eller med en hastighetskapacitet under 15 knop, har rätt att uppträda onyktert så att man äventyrar sjösäkerheten. Vi har en grundläggande lagstiftning som fungerar ganska väl. Både polisen och Kustbevakningen har befogenheter att gå in och ta bevisprov och inleda förundersökning vad gäller personer som uppträder på det sättet på sjön.

Vi ska inte blanda ihop korten och få det att verka som om det finns något slags frisedel för en stor grupp båtförare, för det finns det inte.

Anf. 13 GUNNAR SANDBERG (s) replik:

Fru talman! Nej, naturligtvis inte. Jag tror att folk har förstånd nog att inte dricka sig redlös och sedan hoppa i en båt som inte omfattas av den nedre promillegränsen. Men jag tror inte heller att det kommer att tas stickprov på dem som inte omfattas av den nedre promillegränsen annat än om de kör väldigt konstigt och man märker att det inte ser helt okej ut.

Mellan biltrafik och sjötrafik kan det finnas en viss skillnad, men när det gäller terränggående fordon – fyrhjulingar och snöskotrar – och sjötrafik tycker jag inte att skillnaden är särskilt stor. Där finns inga undantag, och det kommer aldrig att bli några undantag. Där kör man om man är nykter

och ställer undan skotern om man har druckit. Detsamma gäller fyrhjulingar. Därför tycker jag inte att det borde vara någon skillnad. Om man inför en promillegräns bör den omfatta alla motordrivna båtar.

Anf. 14 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Fru talman! Man kan naturligtvis låta principen att allt ska vara lika, oberoende av om det finns skillnader, vara det övergripande politiska beslutet. Det viktiga med en lagstiftning är emellertid att den är anpassad för den situation som vi faktiskt ska reglera. Den avvägning som regeringen nu gör bifalls inte bara av utskottsmajoriteten utan av ett enigt utskott. Som jag nämnde har oppositionen inte reserverat sig mot begränsningarna beträffande längd och hastighetskapacitet.

När det gäller att ta stickprov eller sållningsprov är lagstiftningen så utformad att om båten kan antas tillhöra den grupp båtar som omfattas av 15 knop och 10 meter kan man ta sådana stickprov. Både Kustbevakningen och polisen kan ta dessa prov. Bara det faktum att man kan gå in och ta proven har givetvis ett viktigt förebyggande syfte. Det är viktigt för att kunna upptäcka sjöfylleri.

Om man, som Gunnar Sandberg sade, kör omkring vingligt på sjön finns det en lagstiftning som fungerar i dag. Om man uppträder på ett osäkert sätt på sjön och kan antas vara berusad kan man med dagens lagstiftning dömas för både sjöfylleri och grovt sjöfylleri. Från den 1 juni i år finns ett absolut straffansvar på vissa promillegränser, 0,2 och 1 promille, och man kommer att kunna ta sållningsprov eller stickprov. Det är en viktig reform i sammanhanget.

Som jag sade tidigare kommer all lagstiftning att följas upp. En stor del av detta bygger inte på en exakt vetenskap utan på en bedömning.

Anf. 15 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationen.

Straffansvaret för sjöfylleri och grovt sjöfylleri utvidgas. En fast nedre gräns på 0,2 promille alkohol i blodet gäller för sjöfylleri, och 1 promille gäller för grovt sjöfylleri. Regeln ska gälla både sjöfart inom yrket och sjöfart på fritiden. Detta välkomnar vi kristdemokrater. Vi som ofta vistas på sjön kan redan nu inse hur tryggheten ökar. Kustbevakningen, tjänstemän och polisen ska kunna ta alkoholutandningsprov på personer som omfattas av de nya bestämmelserna.

För vilka gäller då detta? Det har sagts mycket av herrarna före mig i debatten, men jag vill gärna upprepa att vi har en lag som fungerar väl när det gäller sjöfylleri. Nu kompletteras den dessutom med ytterligare bestämmelser, nämligen om man framför ett fartyg som kan köras i

hastigheter över 15 knop eller är större i skrovet än 10 meter. Lagändringen träder i kraft om en dryg månad, den 1 juni. Det blir något att fira för oss båtägare som ska sjösätta våra båtar. Varför blir det något att fira? Jo, alkohol och trygghet är inte begrepp som precis korrelerar med varandra. Tvärtom är vi inte trygga utan tydlighet i regelsystemet.

Oppositionens reservation är märklig i minst två avseenden. Till att börja med har båtar funnits sedan urminnes tider. När vår alliansregering nu gör det som s-regeringar haft möjlighet att göra under decennier av maktinnehav kritiserar det från deras håll. Är ni i oppositionen inte glada över att vi kommit så här långt? Om ni suttit vid makten hade vi fortfarande kanske inte ens haft något att debattera om i dag, än mindre att votera om. Jag begär inte att ni ska sjunga tacksamhetens lov för det som alliansregeringen gör, men jag begär någon typ av respekt för det som görs. När vi tar steg i rätt riktning behöver ni väl inte kritisera det bara för att ni tror att vi, när vi nu tar detta steg, inte kommer att följa upp lagen, inte kommer att utvärdera vad som händer, inte kommer att ta några konsekvenser. Det låter så korkat att jag måste få säga det en gång för alla. Ni vill ha denna förändring, det säger ni alla, men sedan vill ni att vi ska gå lite längre. Vad är det ni egentligen vill? Vill ni försena alltihopa? Ni har ju försenat politiken i det här landet på en rad punkter i mängder av år. Det här säger ni att ni vill ha, men ni vill ändå försena det ytterligare, gärna genom att behörighetsbevisen ska bli kopplade till alkohol.

Vad i hela världen har behörighetsbevisen för koppling till alkoholfrågan? Inte vill jag, för att jag har körkort för bil, bli hopkopplad med att jag möjligtvis, kanske, nog skulle köra rattonykter. Inte heller vill jag, sedan jag tog förarbevis för några år sedan, något som jag är rätt stolt över, bli hopkopplad med att det förarbeviset var nödvändigt för att jag skulle inse alkoholens påverkan. De allra flesta gör det. I vårt gäng här finns det sådana som har skepparexamen, är domare inom sjöräddningen och jag vet inte allt. Vi har diskuterat frågan och kommit fram till avvägningarna. Det här förslaget är alldeles utmärkt – som ett första steg.

Bättre än att ni i oppositionen kritiserar vårt förslag är att fylla på er digra lista med alla era löften, om ni händelsevis skulle vinna valet.

Då kan ni skriva: Om vi vinner valet river vi upp den här lagstiftningen, och så ser vi till att det blir en utredning när vi kopplar ihop det med behörighetsbevisen på sjön.

Det tycker jag skulle vara renhårigare av er.

Mina vänner! Jag räknar inte med att någon från oppositionen kan komma med svar när det gäller mina undringar eller råd. Därför tackar jag härmed för ordet.

(Applåder)

I detta anförande instämde Inger René (m).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 17 §.)