

10 Brottsoffer

10.1 Inledning

Varje år dödas och skadas ett antal personer i trafiken av rattfyllerister. För dessa brottsoffer innebär brottet en omskakande upplevelse som kan vålla både fysiska och psykiska skador samt orsaka förluster både av ekonomisk art och av annat slag. Det är en del av utredningens uppdrag att beakta brottsoffrens intressen och perspektiv samt att överväga om det finns något som ytterligare kan göras för att hjälpa och stödja de brottsoffer som drabbats av rattfylleribrottsligheten.

Utredningen redogör nedan för vilket stöd målsägande kan få i den rättsliga processen, vilken rätt dessa har till ekonomisk ersättning och vilka möjligheter som finns för att få hjälp och stöd i övrigt.

10.2 Det rättsliga förfarandet

I detta avsnitt redovisar utredningen vad som gäller för målsägande vid mötet med polis, åklagare och domstol, dvs. i den rättsliga processen.

Målsägandebegreppet

I 20 kap. 8 § fjärde stycket rättegångsbalken anges att målsägande är den mot vilken brott är begånget eller som därav blivit förnärmad eller lidit skada. Vem som i ett visst fall är målsägande har betydelse för bl.a. rätten att föra talan om enskilt anspråk i anledning av brott.

Sedan 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) ändrades, se nedan i avsnitt 10.3.1, har kretsen av efterlevande som är skadestånds-

berättigade utvidgats och vilka som är målsägande har därmed också blivit enklare att identifiera. Om en personskada har lett till döden skall ersättning betalas för begravningskostnader m.m. och förlust av underhåll samt i och med lagändringen även för personskada (främst psykiska besvär) som till följd av dödsfallet vållats någon som stod den avlidne särskilt nära. Härmed avses i första hand den som var med i samma etablerade hushållsgemenskap som den avlidne (make, maka, registrerad partner, sambo, barn och föräldrar).

Polisens och åklagarens informationsskyldighet

Polis och åklagare är enligt 13 a–13 d §§ och 14 § förundersökningskungörelsen (1947:948) skyldiga att lämna målsäganden information om en rad olika frågor. Bl.a. om att åklagaren under vissa förutsättningar kan föra talan för målsäganden, om de regler som gäller för målsägandebiträde och stödperson, om vilka myndigheter, organisationer och andra som kan lämna stöd och hjälp samt om att åklagaren skall underrätta målsäganden när åtal väcks. Också om ett beslut att inte väcka åtal skall målsäganden underrättas.

Åklagarens skyldighet att föra talan om enskilt anspråk

Till stöd för målsäganden finns i 22 kap. 2 § rättegångsbalken en bestämmelse om skyldighet för åklagaren att föra talan om enskilt anspråk på grund av brottet. Om ett enskilt anspråk grundas på ett brott som hör under allmänt åtal är åklagaren, enligt första stycket, skyldig att på målsägandens begäran i samband med åtalet förbereda och utföra även målsägandens talan. Skyldigheten gäller under förutsättning att det kan ske utan väsentlig olägenhet och att målsägandens anspråk inte är uppenbart obefogat. Om målsäganden vill att det enskilda anspråket skall tas upp i samband med åtalet, skall målsäganden anmäla anspråket till åklagaren och lämna uppgifter om underlaget.

När det gäller ersättning för person- eller sakskada till följd av trafik utgår ersättning enligt trafikskadelagen (1975:1410) och den enskilde bör i de fallen vända sig till försäkringsbolaget i första

hand. Talan om enskilt anspråk blir aktuell främst i de fall där den enskilde och försäkringsbolaget inte är överens.

Målsägandebiträde

För att stärka målsägandens ställning under det rättsliga förfarandet tillkom år 1988 lagen (1988:609) om målsägandebiträde. Av 1 § framgår att när förundersökning har inletts skall ett målsägandebiträde förordnas dels i mål om brott enligt 6 kap. brottsbalken, om det inte är uppenbart att målsäganden saknar behov av sådant biträde, dels i mål om brott enligt 3 eller 4 kap. brottsbalken, på vilket fängelse kan följa, eller enligt 8 kap. 5 eller 6 §§ brottsbalken eller försök, förberedelse eller stämpling till ett sådant brott, om det med hänsyn till målsägandens personliga relation till den misstänkte eller andra omständigheter kan antas att målsäganden har behov av sådant biträde, dels i mål om annat brott på vilket fängelse kan följa, om det med hänsyn till målsägandens personliga förhållanden och övriga omständigheter kan antas att målsäganden har ett särskilt starkt behov av sådant biträde.

Målsägandebiträdet skall ta till vara målsägandens intressen i målet samt lämna stöd och hjälp till målsäganden. Om åklagaren inte för målsägandens talan skall målsägandebiträdet bistå målsäganden med det.

Målsägandebiträde förordnas på begäran av målsäganden eller när det annars finns anledning till det. Det finns i lagen inte något utrymme för att förordna målsägandebiträde för andra än dem som är att betrakta som målsägande.

Av de domar som utredningen gått igenom om vållande till annans död i kombination med rattfylleribrott (se ovan i avsnitt 9) framgår att målsägandebiträde ofta förordnas för anhörig/anhöriga som för talan om ersättning för skada. Även när det gäller vållande till kroppsskada i kombination med grovt rattfylleri förordnas målsägandebiträde för målsäganden, dock inte lika ofta som när det gäller vållande till annans död. Det syns en tydlig skillnad i det att målsägandebiträde förordnas oftare för närstående sedan dessa fick rätt till skadestånd för psykiska besvär som utgör personskada enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

I detta sammanhang bör nämnas att regeringen nyligen tillkallat en utredare med uppdrag att göra en översyn av lagen om målsägandebiträde (dir. 2005:19).

Stödperson

I 20 kap. 15 § första stycket rättegångsbalken stadgas att målsägande, som hörs med anledning av åklagarens talan, får åtföljas av lämplig person (stödperson) under rättegången. Stödpersonens uppgift är att vara ett personligt stöd åt målsäganden. Stödpersonerna är ideellt engagerade och organiseras ofta genom de lokala brottsofferjourerna.

Det är målsäganden själv som bestämmer om han eller hon skall åtföljas av en stödperson. Detta gäller även i de fall där målsäganden biträds av ett målsägandebiträde. Sedan lagen om målsägandebiträde infördes samt senare även verksamheten med vittnesstöd infördes är det mer sällan som målsäganden åtföljs av en stödperson.

Vittnesstöd

Ett vittnesstöd är en person som har fått utbildning om hur rättegången går till, samt vilket stöd brottsoffer och vittnen behöver. Verksamhet, som syftar till att hjälpa och stödja målsägande och vittnen som kommer till domstolen, bedrivs ideellt via lokala brottsofferjourer med stöd från Brottsoffermyndigheten och i samarbete med domstolen på orten. Vittnesstöd finns i hela landet. Också dessa är ideellt engagerade. Vittnesstödet informerar om vad som händer i rättssalen, möjligheten till ersättning för kostnader i samband med rättegången, möjligheten till ett avskilt väntrum m.m. Genom att möta en person som fungerar som vittnesstöd ökar förutsättningarna för brottsoffret eller vittnet att känna trygghet i situationen. Vissa domstolar har ett särskilt vittnesstödsrum som gör att målsäganden eller vittnet slipper sitta i samma rum som den tilltalade i avvaktan på rättegång.

Brottsoffermyndigheten har i samarbete med Domstolsverket på uppdrag av regeringen bedrivit vittnesstödsutbildningar och bidragit till att inrätta vittnesstödsverksamhet runt om i landet under en projekttid på tre år. Under våren 2004 slutredovisade myndigheterna uppdraget i rapporten Vittnesstöd- slutredovisning av regeringsuppdrag, Ju 2001-4716/KRIM. I rapporten konstateras att vittnesstödsverksamheten, som i dag finns vid i stort sett alla domstolar, fungerar förhållandevis väl och ger goda resultat när det gäller att förbättra situationen för målsägande och vittnen i

samband med rättegången. Myndigheterna föreslog i rapporten bl.a. att samordningen vid tingrätterna i Stockholm, Göteborg och Malmö bör få en enhetlig lösning genom heltidsanställda vittnesstödssamordnare, att domstolarna bör informera redan i kallelsen till rättegången om att det finns möjlighet att träffa ett vittnesstöd i samband med rättegången samt att ideella föreningar som bedriver vittnesstödsverksamhet bör få ett årligt bidrag för att underlätta samordning och skapa gynnsammare förhållanden för verksamheten. Något slutligt beslut om hur vittnesstödsverksamheten ska fungera i framtiden har ännu inte fattats. Regeringen har dock beslutat att Brottsoffermyndigheten och Domstolsverket tills vidare ska arbeta för att det skall finnas utbildade vittnesstöd vid samtliga domstolar i landet.

10.3 Rätten till ersättning för skada

10.3.1 Gällande rätt

Enligt 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) skall den som uppsåtligen eller av oaktsamhet vållar person- eller sakskada ersätta skadan.

Av 5 kap. 1 § samma lag framgår vilken ersättning som skall betalas till den som tillfogats personskada. Skadestånd till den som tillfogats personskada omfattar *dels* ersättning för sjukvårdskostnad och andra kostnader för den skadelidande, inbegripet skälig kompensation för den som står den skadelidande särskilt nära, *dels* ersättning för inkomstförlust, *dels* ersättning för fysiskt och psykiskt lidande av övergående natur (sveda och värk) eller av bestående art (lyte eller annat stadigvarande men) samt särskilda olägenheter till följd av skadan. Ersättningsposten sveda och värk avser fysiskt eller psykiskt lidande under den akuta sjukdomstiden efter skadan. Ersättningsposten lyte eller annat stadigvarande men omfattar lidande eller obehag som kvarstår efter den tidpunkt då den skadelidandes personskada kan bedömas som varaktig. Gränsen mellan sveda och värk och lyte och men dras alltså i huvudsak vid den tidpunkt när ett bestående invaliditetstillstånd har inträtt. Ersättningen för sveda och värk samt lyte och men bestäms i regel schablonmässigt. Trafikskadenämnden har tagit fram tabellvärden för vissa vanligt förekommande skador.

Av 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) framgår att i de fall då personskada har lett till döden skall ersättning betalas för *dels* begravningskostnad och i skälig omfattning annan kostnad till följd av dödsfallet, *dels* förlust av underhåll, *dels* personskada som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod den avlidne särskilt nära. Rätten till ersättning för personskada, främst psykiska besvär, som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod den avlidne särskilt nära infördes genom en lagändring som trädde i kraft den 1 januari 2002 (se prop. 2000/01:68). Dessförinnan hade Högsta domstolen i några fall utvecklat en praxis genom vilken anhöriga hade rätt till ersättning för psykiskt lidande när det dödsfall det var fråga om hade orsakats av grov vårdslöshet. Enligt nu gällande bestämmelser skall skadestånd betalas även när dödandet skett genom oaktsamhet som inte varit grov. (Se mer om detta i avsnitt 9.4 ovan.)

Vid vissa typer av brott har man rätt till ersättning för den kränkning som brottet innebar för brottsoffret. Enligt 2 kap. 3 § skadeståndslagen (1972:207) skall den som allvarligt kränker någon annan genom brott som innefattar ett angrepp mot dennes person, frihet, frid eller ära ersätta den skada som kränkningen innebär. Det måste således vara fråga om en allvarlig kränkning om ersättning skall bli aktuellt. Kränkningserättningen avser inte det psykiska lidandet i form av exempelvis ångest eller sömnsvårigheter (vilken innefattas i ersättningen för sveda och värk), utan i stället den personliga integritetskränkningen, upplevelsen vid och karaktären av händelsen, som följer av brottet. Vid bestämmande av kränkningserättningen bedömer man vilken kränkning som typiskt sett kan anses ha uppkommit genom angreppet och bestämmer ersättningen med ledning av mer objektiva faktorer. För ersättning krävs att kränkningen har varit allvarlig och i praxis har man inte ansett att en allvarlig kränkning kan uppskattas till lägre belopp än 5 000 kr.

10.3.2 Trafikskadeersättning

Samtliga fordon skall ha en *trafikförsäkring* genom vilken eventuella skador skall regleras. Skador orsakade av okända, oförsäkrade eller utländska fordon regleras genom *Trafikförsäkringsföreningen*. Trafikförsäkringsföreningen är ett samarbetsorgan för Sveriges trafikförsäkringsbolag. Deras verksamhet består i huvudsak av att

reglera trafikskador orsakade av okända eller oförsäkrade fordon samt av att ta ut avgift av ägare till oförsäkrade motorfordon.

Genom trafikförsäkringen får den som till följd av trafik med motorfordon råkat ut för en personskada trafikskadeersättning enligt trafikskadelagen (1975:1410). Av 8 § trafikskadelagen framgår att trafikskadeersättning utgår för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik i landet med motordrivet fordon. Av 9 § samma lag framgår att 5 kap. och 6 kap. 3 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas ifråga om trafikskadeersättning. Någon ersättning för kränkning enligt 2 kap. 3 § skadeståndslagen (1972:207) kan således inte betalas ut enligt trafikskadelagen (1975:1410).

För att ersättningen skall bli rättvis och enhetlig skall de bolag som reglerar trafikskador rådfråga *Trafikskadenämnden* om bedömning och beräkning av vissa ersättningsfrågor. Trafikskadenämndens uppgift är att ge försäkringsbolagen förslag på ersättningens storlek, särskilt i sådana fall som medför invaliditet eller som har lett till dödsfall. Nämnden avger också yttranden i ersättningsfrågor i anledning av personskador till domstolar eller andra myndigheter. Nämnden publicerar löpande hjälptabeller för bestämmande av ersättning för sveda och värk och lyte och men samt tabeller för fastställande av ersättning för utseendemässiga skadeföljder. Någon skyldighet att höra nämnden finns inte om ersättningsfrågan förts till domstol. Högsta domstolen har dock i ett flertal avgöranden sanktionerat att det inom skadeståndsrätten tas utgångspunkt i Trafikskadenämndens tabeller, varför de även tillämpas i domstolarna. Enligt trafikförsäkringsförordningen (1976:659) är samtliga försäkringsbolag som har tillstånd att meddela trafikförsäkring skyldiga att tillsammans med Trafikförsäkringsföreningen upprätthålla och bekosta Trafikskadenämnden.

10.3.3 Brottskadeersättning

Enligt brottsskadelagen (1978:413) betalas brottsskadeersättning av statsmedel för personskada till följd av brott. I vissa fall betalas brottsskadeersättning även för sakskada. En förutsättning för brottsskadeersättning är att man inte kan få ersättning för skadan från någon annan, gärningsmannen eller försäkringsbolaget. Först när det visar sig att försäkringen inte täcker skadan kan man få ersättning från staten.

Eftersom samtliga ärenden där motorfordon är inblandade regleras genom trafikförsäkringen betalas brottsskadeersättning för person- och saksador till följd av rattfylleri i kombination med vållande till kroppsskada eller vållande till annans död aldrig ut enligt brottsskadelagen utan endast enligt trafikskadelagen. Dock att trafikskadelagen inte reglerar frågor om kränkning enligt 2 kap. 3 § skadeståndslagen (1972:207), varför den enskilde måste begära ersättning enligt brottsskadelagen för sådan kränkning. Ansökan om brottsskadeersättning i form av kränkningersättning görs hos Brottsoffermyndigheten (se nedan). Brottsoffermyndigheten bestämmer ersättningen enligt skadeståndsrättsliga principer. Har en domstol tidigare prövat ett skadestånd bestämmer myndigheten oftast brottsskadeersättningen till samma belopp. Brottsoffermyndigheten är dock inte bunden av domstolsavgörandet.

10.4 Brottsoffermyndigheten och brottsofferfonden

Inledning

För att förbättra möjligheterna för brottsoffer att få ersättning för sina skador och för att ge stöd åt dessa inrättades den 1 juli 1994 en Brottsoffermyndighet och en brottsofferfond. Mellan åren 1995 och 2004 fanns i Riksförbundet för Trafik- och polioskadades, RTP:s, regi en trafikofferjour. Inom näringsdepartementet bereder man för närvarande ett ärende om en statlig trafikofferjour. Det är dock oklart om det verkligen finns ett behov av att nyinrätta en specifik trafikofferjour och frågan är ännu (januari 2006) inte formellt avgjord.

Brottsoffermyndigheten

Brottsoffermyndigheten bildades genom att Brottskadenämnden omorganiserades och tillfördes nya uppgifter. Myndigheten har som övergripande mål att främja brottsoffrens rättigheter, behov och intressen. Myndighetens kärnverksamhet är att besluta i ärenden om brottsskadeersättning och i frågor om brottsofferfonden. Myndigheten bidrar till en enhetlig rättstillämpning genom att publicera sina avgöranden när det gäller brottsskadeersättning i en referatsamling.

Myndigheten skall också fungera som ett kunskapscentrum i frågor som är viktiga för brottsoffer och förmedla information i sådana frågor. Genom att samarbeta med myndigheter, organisationer och ideella föreningar arbetar Brottsoffermyndigheten med att synliggöra och medvetandegöra problemen och behoven för brottsoffer och för ett bättre bemötande och en bättre behandling av dessa. I detta arbete producerar och sprider myndigheten bl.a. informationsmaterial som används av myndigheter och ideella organisationer. Man anordnar också kontinuerligt utbildning och driver projekt, såsom verksamheten med vittnesstöd.

Brottsofferfonden

I 1 § lagen (1994:419) om brottsofferfond stadgas att den som döms för ett eller flera brott skall, om fängelse ingår i straffskalan för något av brotten, i domen eller i strafföreläggandet åläggas att betala en avgift på 500 kr. Avgifterna förs till en brottsofferfond och fondens medel skall användas för verksamhet som gagnar brottsoffer enligt de föreskrifter som regeringen bestämmer. Närmare reglering finns i förordningen (1994:426) om brottsofferfond.

Bidrag från Brottsofferfonden får enligt förordningen lämnas för att stödja forskning, utbildning, information och annan utbildningsverksamhet som gäller brottsofferfrågor och som bedrivs av ideella organisationer eller i privat eller offentlig regi. Enligt uppgifter från Brottsoffermyndigheten år 2003 fördelas varje år cirka 20 miljoner kronor.

10.5 Kommunernas ansvar enligt socialtjänstlagen

Ett brottsoffer kan behöva akut hjälp från samhället i ett krisläge. Det kan vara fråga om ekonomiskt bistånd, personligt stöd eller liknande. År 2001 ändrades socialtjänstlagen (2001:453) för att förtydliga kommunernas/socialnämndernas ansvar för brottsoffer som behöver stöd och hjälp. I 5 kap. 11 § socialtjänstlagen föreskrivs numera att socialnämnden bör verka för att den som utsatts för brott och dennes anhöriga får stöd och hjälp. Det ankommer således på socialnämnden att se till att det finns en fungerande hjälp från samhällets sida till dem som drabbats av ett brott.

Den som drabbats av brott kunde redan tidigare vända sig till de sociala myndigheterna för att få hjälp och stöd och ändringen i socialtjänstlagen medförde således inte någon förändring i rättsligt hänseende. Med införande av bestämmelsen ville regeringen dock klargöra att socialtjänsten har ett ansvar för att stödja och hjälpa alla dem som utsatts för brott och för att det bör bedrivas ett aktivt arbete i detta hänseende. I förarbetena till bestämmelsen anger regeringen bl.a. (prop. 2000/01:79 s. 36):

Genom en sådan bestämmelse klargörs att socialtjänsten har ett ansvar för att stödja och hjälpa alla dem som utsatts för brott och att det bör bedrivas ett aktivt arbete i detta hänseende. En viktig uppgift för socialtjänsten i detta sammanhang är att inom ramen för grannskapsarbetet verka för att samarbete med andra myndigheter och med ideella organisationer kommer till stånd. Samverkansgrupper kan leda till en ökad kännedom om vilka möjligheter till hjälp och stöd för brottsoffer som kan erbjudas och till ett effektivare resursutnyttjande. Även anhöriga till den som har utsatts för brott kan vara i behov av stöd och hjälp.

Socialstyrelsen har av regeringen fått i uppdrag att bedriva ett utvecklingsarbete till stöd för socialtjänstens arbete med brottsoffer. Att några särskilda insatser skulle ha skett när det gäller drabbade av trafiknykterhetsbrottslighet framgår inte.

10.6 Ideella organisationer

Den som drabbats av brott behöver vid sidan av den rättsliga processen och den eventuella hjälp man kan behöva från socialnämnden ofta annat stöd och hjälp för att bearbeta vad som hänt. Det finns då en rad ideella organisationer som kan bidra med hjälp och stöd till brottsoffer. Dels organisationer som arbetar brett för samtliga brottsoffer, dels de som arbetar specifikt med dem som blivit offer för någon särskild typ av brott, exempelvis rattfylleribrottslighet.

Brottsofferjourer

Brottsofferjourer finns i alla polisdistrikt, på över 100 orter runt om i Sverige. På jourerna arbetar personer som har utbildning och erfarenhet av de frågeställningar som brottsoffer ställs inför. Brottsofferjourerna hjälper till med information om hur en polis-

anmälan går till, hur en rättegång går till, hur man kräver skadestånd samt med hjälp för den utsatte att bearbeta vad som hänt.

Brottsofferjourernas Riksförbund (BOJ) samordnar de lokala jourernas arbete, svarar för utbildning av medlemmarna, driver frågor som är viktiga för brottsoffren m.m.

RAV (Riksorganisationen för anhöriga till våldsdödade)

RAV har till syfte att verka för att anhöriga till dem som har dödats, eller kan antas ha dödats genom våldsbrott, skall få ett bättre stöd från samhället. Organisationen driver frågor om att den kränkingsersättning som skulle utbetalats till våldsoffret utbetalas till dödsboet vid dödsfall, om att anhöriga skall höras i samband med permissioner eller vid frigivning, om skapande av möjlighet till frivilliga försoningsprocesser mellan offer/anhöriga och förövare samt om tillgång till kostnadsfri terapeutisk behandling för närstående till den som berövats livet genom kriminell handling.

SMART (Samverkan Mot alkohol och Rus i Trafiken)

Riksorganisationen SMART har till syfte att ge personligt stöd åt drabbade av rattfylleribrott. Organisationen ser som sin viktigaste uppgift att vara och ge personligt stöd till efterlevande och andra som drabbats av alkohol- och narkotikarelaterade olyckor i trafiken. Organisationen verkar också för att offer och anhöriga skall få bättre samhälleligt stöd samt professionellt bemötande från myndigheter och organisationer.

Organisationen arbetar bl.a. genom nätverk, föreläsningar på grundskolor, gymnasieskolor och polishögskolan samt genom medverkan på den internationella brottsofferdagen.

MADD (Mothers Against Drunk Driving)

MADD organiserar offer, anhöriga och andra som vill engagera sig mot rattfylleri. MADD är från början en amerikansk organisation som startade år 1980 av en mamma vars 13-åriga dotter blivit påkörd och dödad av en rattfyllerist. MHF (Motormännens helnykterhetsförbund) har ett samarbetsavtal med MADD i USA som möjliggör verksamheten i Sverige

Målen för MADD:s arbete är att stoppa rattfylleriet, ge stöd åt de drabbade och förhindra att minderåriga dricker alkohol.

Organisationen arbetar med att föra ut frågorna i samhället och synliggöra dem samt genom påverkan av enskilda, myndigheter m.fl. Företrädare för organisationen föreläser i skolor samt även på Polishögskolan. Någon av dem som är engagerade i MADD i Sverige fungerar också som föredragshållare i samband med att s.k. Victim Impact Panels (VIP) hålls i frivårdens regi. Personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri får genom projektet, som en del av straffverkställigheten, lyssna på en anhörigs berättelse (se mer om VIP i avsnitt 11 nedan).

10.7 Överväganden

Utredningens bedömning: Utredningen konstaterar att mycket har gjorts i samhället under den senaste 15-års perioden för att förbättra brottsoffrens ställning. Bl.a. har rätten till skadeståndsansättning och målsägandebiträde förbättrats avsevärt. Några ytterligare lagstiftningsåtgärder behöver för närvarande inte vidtas.

Trafikskadeersättningen enligt trafikskadelagen omfattar inte kränkingsersättning enligt 2 kap. 3 § skadeståndslagen. Ersättning för kränkning måste i stället begäras enligt brottskadlagen hos Brottsoffermyndigheten. Det skulle underlätta för den enskilde om även kränkingsersättningen omfattades av ersättningen enligt trafikskadelagen. Utredningen anser sig inte ha underlag för att lägga några förslag i denna del, men anser att det kan finnas anledning att överväga om frågan skall utredas ytterligare.

Utredningen vill framhålla betydelsen för brottsoffret av ett bra bemötande från myndigheter och andra, av adekvat information och av att brottet tas på allvar och prioriteras. Det är också viktigt att myndigheter och organisationer tar till vara brottsoffrens erfarenheter i det fortsatta arbetet mot trafiknykterhetsbrottsligheten.

Brottsoffrens behov av hjälp och stöd har under de senaste 15 åren hamnat mer i fokus och brottsoffrens situation har också förbättrats avsevärt. I betänkandet BROTTSOFFER, Vad har gjorts? Vad bör göras?, SOU 1998:40, gjorde Brottsofferutred-

ningen en genomgång och analys av de åtgärder som vidtagits på brottsofferområdet under perioden 1988–1998. Brottsofferutredningen konstaterade i sitt betänkande att de åtgärder som vidtagits hade haft stor betydelse för brottsoffren men att det fortfarande fanns brister, framförallt vad gällde rättsväsendets och andra myndigheters kunskap om brottsofferproblematiken, bemötande av brottsoffer samt information till dessa. I regeringens proposition, Stöd till brottsoffer, (prop. 2000/01:79) behandlade regeringen flera av Brottsofferutredningens förslag. Ytterligare åtgärder för att förbättra stödet för dem som drabbats av brott har även därefter vidtagits. I princip samtliga de åtgärder som vidtagits för brottsoffer de senaste 15 åren berör dem som drabbats av brott generellt. Det är en del av utredningens uppdrag att överväga vad som kan göras ytterligare för att hjälpa och stödja dem som drabbats av just trafiknykterhetsbrottslighet.

Företrädare för MADD och SMART, som utredningen varit i kontakt med, delar utredningens bedömning att möjligheterna att få stöd och hjälp från samhället och i den rättsliga processen har förbättrats avsevärt under de senaste 15 åren. Någon ytterligare lagstiftning har inte efterfrågats. De frågor som dessa brottsoffer tar upp och där de anser att förbättringar kan göras gäller främst bemötandet från polis, domstolar m.fl., vikten av att brottet prioriteras och tas på allvar samt vikten av upprättelse genom att gärningsmannen döms för gärningen.

Utredningen delar uppfattningen att det är mycket viktigt att de som möter brottsoffer har kunskap om och förmåga att på ett bra sätt ta om hand och bemöta dessa. Polisen är ofta den som träffar ett brottsoffer först efter en händelse och det är vid dessa möten avgörande med ett bra bemötande för att den enskilde skall få förtroende för rättsväsendet. Det är således viktigt att polisen har rutiner för vilken information som skall lämnas och för hur den informationen skall lämnas. Även senare under processen, vid Åklagarmyndigheten och i domstolarna är det viktigt med ett bra bemötande. Frågor om omhändertagande och bemötande av brottsoffer måste prioriteras och hållas ständigt aktuella genom utbildning, diskussion osv. Det är i detta sammanhang viktigt att peka på att brottsoffren skall behandlas som just brottsoffer och inte i första hand som delaktiga i en trafikolycka.

Det är av stor betydelse att trafiknykterhetsbrottslighet som leder till att någon skadas eller dödas i trafiken prioriteras. När det gäller vikten av att brottet utreds är just rattfylleribrott en sådan

grupp av brott där gärningsmannen oftast är känd och en mycket stor del av de anmälda brotten utreds också.

Det är också en viktig del av upprättelsen för brottsoffret att gärningsmannen åtalas och att straff utmäts. Såvitt avser straffmätningen har förändringar i lagstiftning och praxis lett till att straffen har skärpts. Det är i dag mycket ovanligt att rattfylleribrottslighet i kombination med vållande till kroppsskada eller sjukdom eller vållande till annans död leder till annan påföljd än ett längre fängelsestraff. Trots detta anser många brottsoffer att straffen är alltför låga.

De ändringar som gjorts när det gäller möjligheterna för anhöriga att få målsägandebiträde och rätten även för anhöriga att få skadeståndsansättning visar också tydligt att lagstiftaren ser allvarigare på brotten än tidigare. Sedan lagen om målsägandebiträde trädde i kraft den 1 juli 1988 har möjligheterna att få målsägandebiträde utvecklats och numera finns möjlighet att förordna målsägandebiträde i samtliga mål om brott för vilka fängelse ingår i straffskalan. Rätten till ett målsägandebiträde har bidragit till att stärka målsägandens ställning i den rättsliga processen. Ändringen av skadeståndslagen (1972:207), på sätt att även efterlevande har lagstadgad rätt till ersättning för personskada, i första hand psykiskt lidande, såväl när det gäller uppsåtliga som oaktsamma brott, har också inneburit att målsägandebiträde förordnas för anhöriga till skadade i trafiken i betydligt större utsträckning än tidigare.

När det gäller såväl möjligheten att få ett målsägandebiträde förordnat för sig som när det gäller rätten till skadeståndsansättning anser utredningen att lagstiftningen, som den ser ut, är tillräckligt långtgående och att några ändringar för närvarande inte krävs. Dock innebär det förhållandet att den enskilde som skadats inte kan få ersättning för kränkning enligt trafikskadelagen (1975:1410) utan endast enligt brottsskadelagen (1978:413) att ersättning måste begäras på två olika ställen; dels genom trafikförsäkringen eller om sådan saknas trafikförsäkringsföreningen, dels av Brottsoffermyndigheten. Enligt utredningens uppfattning vore det enklare för den enskilde/brottsoffret om trafikskadeersättningen även omfattade kränkningens ersättning enligt 2 kap. 3 § skadeståndslagen (1972:207). Utredningen anser sig dock inte ha underlag för att lägga några förslag i denna del men anser att det kan finnas anledning att överväga om frågan skall utredas ytterligare.

De ideella organisationerna är ett viktigt komplement till samhällets insatser för brottsoffer och fyller en mycket viktig funktion. När det gäller rattfylleribrottslighet finns både MADD och SMART, till vilka organisationer drabbade kan vända sig. Organisationerna fungerar inte bara genom att hjälpa och stödja brottsoffer utan även genom att hålla problematiken kring rattfylleribrottsligheten ständigt aktuell och synliggöra den. Personer inom dessa organisationer bidrar också med sina erfarenheter i arbetet med att minska rattfylleribrottsligheten, bl.a. genom s.k. Victim Impact Panels (VIP) och genom att fungera som föreläsare i olika sammanhang, bl.a. på polishögskolorna.

Sammanfattningsvis kan utredningen konstatera att mycket har gjorts när det gäller lagstadgade möjligheter och rättigheter för brottsoffer. Utredningens kontakter och förfrågningar har inte påvisat något behov av ytterligare lagstiftningsåtgärder i de delarna. Vid myndigheter och andra organ i samhället pågår ett ständigt arbete med utveckling av stöd och hjälp till brottsoffer. Också det ideella arbetet, som är mycket viktigt, utvecklas hela tiden. För att frågorna skall få genomslag i praktiken är samverkan mellan myndigheter, andra aktörer och ideella organisationer en viktig förutsättning. Det är i detta arbete särskilt viktigt att ta tillvara erfarenheter och kunskaper hos dem som själva drabbats.

11 VIP (Victim Impact Panels)

11.1 Inledning

The Victim Impact Panel Program (VIP) är ett amerikanskt program som utgår från konsekvenserna av rattfylleri – personer som är dömda för rattfylleri konfronteras med personer som på något sätt drabbats av rattfylleribrottslighet. I USA har man arbetat med programmet under drygt tio år. Det utgör där en del av frivilligorganisationen MADD:s (Mothers Against Drunk Driving) verksamhet.

11.2 VIP i USA

En Victim Impact Panel är en grupp bestående av tre eller fyra olycksoffer som kortfattat talar om en rattfylleriolycka i vilken de själva skadats eller där närstående dödats eller skadats och hur händelsen påverkat deras liv. Panelen talar för större grupper av rattfyllerister och syftet är att individualisera och mänskliggöra konsekvenserna av rattfylleriet, att förändra attityder och beteende och att förhindra att brottet upprepas. Man strävar efter att förövare och offer skall ”matcha” varandra i så stor utsträckning som möjligt. Det är till exempel troligt att en rattfull tonåring tar mer intryck av vad en annan tonåring berättar, eller att en småbarnsmamma tar åt sig mer av vad en annan småbarnsmamma har att säga. Ju mer förövaren kan identifiera sig med den som drabbats av rattfylleriet, desto bättre resultat anses man få av VIP.

I USA är deltagande i VIP något som domstolen kan ta initiativ till. Domstolen föreskriver då att rattfylleristen, som ett komplement till den lagstadgade påföljden, skall gå och lyssna på någon som blivit offer för en rattfyllerist.

Flera studier har gjorts för att mäta effekterna av VIP. Någon tillförlitlig undersökning beträffande mer långsiktiga beteende-

förändringar har utredningen inte kunnat finna. Några undersökningar visar att betydligt fler av dem som deltagit vid en konfrontation än bland dem som inte deltagit uppgett att de inte skall köra bil alkoholpåverkade igen. Vissa menar att det förmodligen behövs mer än en konfrontation för att möten av det här slaget skall göra nytta.

11.3 VIP i Sverige

Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) har sedan år 2001 arbetat med att ta fram en svensk modell av VIP. Projektet, som skett i samarbete med bland andra Vägverket och Kriminalvården, har med tiden kommit att bli en del i programverksamheten vid frivårdskontoren i Karlskrona och Jönköping. Även i Kalmar och Västervik har man använt sig av VIP i sin programverksamhet.

Idén är densamma som i USA. Mötena har dock skett i mindre grupper än där med endast en eller två personer i panelen. För att ett möte inte skall bli för intimt måste i vart fall tio personer delta. Efter berättelsen har de dömda möjlighet till frågor och diskussion. Vid frivårdskontoret i Karlskrona ingår VIP som en del i ett åttaveckorsprogram för dem som verkställer sitt fängelsestraff genom intensivövervakning. Också vid frivårdskontoret i Jönköping ingår VIP som en del i det program myndigheten har för dem som verkställer sitt straff genom intensivövervakning. Vid frivårdskontoret i Kalmar har VIP varit en del i programverksamheten för dem som dömts till skyddstillsyn med behandlingsplan. Även de som verkställt sitt straff genom intensivövervakning har deltagit. Eftersom det under de senaste åren varit betydligt färre som dömts till skyddstillsyn har det inte blivit lika många tillfällen att ordna möten. Alltför få deltagare ger, som nämnts ovan, inte något bra resultat. Vid frivårdskontoret i Västervik har VIP ingått som en del i ett internat som man arrangerat i det s.k. Rattfalleprogrammet för dem som dömts till skyddstillsyn med föreskrift om behandlingsplan.

Rent praktiskt har det fungerat så att frivårdskontoret kontaktat MHF som uppdragit åt någon som har blivit drabbad att redovisa sina erfarenheter.

Utredningen har varit i kontakt med frivårdsinspektörer vid de frivårdskontor som använt sig av VIP. I samtalen har framkommit att erfarenheterna från mötena är i huvudsak mycket goda. Mötena

har ofta blivit en stark upplevelse för den dömda och det har varit viktigt med ett efterföljande samtal där tankar och känslor har kunnat bearbetas. Från frivårdskontoren har man betonat att mötena inte är till för att framkalla skamkänslor hos de dömda samt att samtalen efteråt är viktiga och att dessa måste skötas på ett professionellt sätt.

Sveriges försäkringsförbund, MHF, Hjärnskadeförbundet hjärnkraft och Riksförbundet för trafik- och polioskadade har i en skrivelse till regeringen, den 1 april 2005, föreslagit att domstol och åklagare skall få möjlighet att ålägga rattfyllerister att delta vid ett VIP-möte. Vidare skall länsstyrelsen kunna besluta att ett återkallat körkort inte kan återfås innan en VIP har genomgått. Kan intyg om VIP inte lämnas i samband med ansökan om nytt körkort, skall ansökan avslås.

11.4 Överväganden

Utredningens överväganden: Utredningen anser inte att det är lämpligt att införa VIP som en del av påföljden för grova rattfyllerister.

Inte heller är det lämpligt att införa ett system där VIP skall ha genomgått för att den dömda skall få tillbaka körkortet.

Att ta till vara de drabbades upplevelser och erfarenheter i andra sammanhang är dock mycket viktigt, t.ex. i samband med körkortsutbildningen.

Såvitt utredningen kunnat utröna finns inte några utvärderingar från USA som visar att konfrontationerna har effekt exempelvis på så sätt att de minskar antalet återfall i rattfylleri. Att det är så kan bero på att effekterna är mycket svåra att mäta, men det kan också bero på att påverkan inte är långvarig. Rattfylleristen känner ånger vid det tillfälle han eller hon konfronteras med den eller dem som drabbats av rattfylleribrottslighet, men efter en tid sjunker intrycken undan. Några utvärderingar av projekten synes inte finnas heller i Sverige.

De som hittills omfattats av VIP i Sverige har varit dömda för grovt rattfylleri till skyddstillsyn eller verkställt fängelsestraff genom intensivövervakning. Många av dem som döms för grovt rattfylleri har missbruksproblem och kanske även andra problem. För att dessa personers beteende skall förändras krävs behandling.

Även om konfrontationen berör den enskilde just vid tillfället är det således inte troligt att den hindrar den enskilde från att återfalla i brottslighet. De grova rattfylleristerna är, såvitt utredningen kan bedöma, därmed knappast rätt målgrupp för brottsofferkonfrontationer av nu aktuellt slag. Det är mer troligt att de som döms för rattfylleri enligt normalgraden skulle påverkas mer långsiktigt av VIP.

En förutsättning för att kunna genomföra brottsofferkonfrontationer är dock att det finns brottsoffer som är beredda att medverka. Utredningen har i sina kontakter med frivården och med företrädare för MADD förstått att det endast är ett fåtal personer i Sverige i dag som åtar sig dessa uppdrag och det skulle knappast vara möjligt att genomföra konfrontationer med alla dem som dömts för rattfylleri. Därtill skulle en ordning som bygger på att det finns enskilda som är beredda att ställa upp och medverka vid konfrontationer inte uppfylla de krav på förutsägbarhet eller konsekvens som styr påföljdssystemets utformning. Sammantaget anser utredningen alltså att det inte är lämpligt att införa VIP som en del i påföljdssystemet. Av samma skäl anser utredningen inte heller att länsstyrelsen skall kunna besluta att ett återkallat körkort inte kan återfås innan en VIP har genomgått.

För dem som drabbats av rattfylleribrottsligheten kan möjligheten att få berätta om hur de drabbats många gånger vara ett sätt att bearbeta händelsen och gå vidare i livet. Att ta vara på deras upplevelser och erfarenheter i de sammanhang där det kan fungera är viktigt. Konfrontationer med andra grupper, exempelvis ungdomar som är i färd med att ta körkort, ställer inte samma krav på förutsägbarhet och konsekvens som påföljdssystemet och skulle därtill troligen ha en större genomslagskraft än konfrontationer med dem som redan dömts för rattfylleribrottslighet. Således kunde det vara en möjlighet att, på de orter där det finns brottsoffer som är beredda att berätta om sina erfarenheter, hålla möten med exempelvis dem som tar körkort och deras handledare som en del i den obligatoriska introduktionsutbildningen.

12 Eftersupning

12.1 Inledning

Påståenden om s.k. eftersupning, antingen i form av oriktiga uppgifter om att alkoholförtäring har förekommit efter körningen eller genom faktiskt intag av alkohol efter körningen, kan utgöra ett problem vid utredningar av misstänkta rattfylleribrott. I riksdagen har det sedan lång tid tillbaka framförts krav på att eftersupning skall kriminaliseras.

Enligt utredningens direktiv finns det anledning att utreda i vilken omfattning falska påståenden om eftersupning framförs och om dessa utan svårigheter kan motbevisas. Vidare bör det undersökas i vilken utsträckning nya metoder för utredning och bevissäkring kan bidra till att falska invändningar om eftersupning kan motbevisas. Är det så att falska påståenden om eftersupning utgör ett beaktansvärt hinder vid lagföring av misstänkta rattfyllerister kan detta, enligt direktiven, tala för att en kriminalisering bör införas.

För att bringa klarhet kring i vilken omfattning påståenden om eftersupning framförs och om dessa utan svårigheter kan motbevisas har utredningen gjort en förfrågan till landets polismyndigheter och åklagarkammare. En kortare redogörelse för myndigheternas svar finns i avsnitt 12.5.2 och 12.5.3.

Vidare har utredningen inhämtat uppgifter från Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket och Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) om antalet ärenden i vilka eftersupning påståtts hos respektive myndighet under åren 2002 och 2003. För resultaten redogörs i avsnitt 12.5.1.

12.2 Bakgrund – tidigare behandling av frågan

Tidigare utredningar

Frågan om att lagreglera eftersupning har tagits upp av flera tidigare utredningar.

Såväl 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953:20) som 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963:72) och 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté (SOU 1970:61) har behandlat frågan grundligt. 1991 års väg- och sjöfyllerikommitté (SOU 1992:131) behandlade inte frågan närmare.

I de utredningar där frågan om lagstiftning har varit aktuell har man övervägt två möjliga lösningar, antingen en presumtionsregel med innebörden att hela alkoholförtäringen presumeras ha ägt rum före körningens slut, om det inte motbevisas av den tilltalade, eller också en kriminalisering av alkoholförtäring efter färden såsom ett särskilt brott.

1949 års trafiknykterhetsutredning övervägde att, i överensstämmelse med ett i Norge tidigare framlagt förslag, införa en bestämmelse om förbud mot alkoholförtäring inom viss tid efter färdens slut. Förbudet skulle gälla endast om föraren förstod eller borde ha förstod att den tidigare färden kunde föranleda polisundersökning och endast under tiden intill dess blodprov hade tagits eller beslut hade meddelats om att sådant prov inte skulle tas. Eftersom förbudet närmast skulle få karaktären av en ordningsföreskrift ansåg man att straffsanktionen inte kunde göras lika allvarlig som för rattfylleribrott. Med en sådan lösning såg utredningen en problematik i att rattfylleristen genom förtäring efter färden skulle kunna undgå ett frihetsstraff och i stället ådra sig ett lindrigare bötesstraff. Vidare såg utredningen en fara i att den förare som över huvudtaget inte hade haft alkohol i kroppen under färden, i vissa fall skulle kunna fällas för en efterföljande förtäring, som inte hade haft något med hans färd att göra. Utredningen ansåg sig således inte kunna föreslå en sådan regel.

I stället föreslog utredningen en s.k. presumtionsregel med den innebörden att en förare skulle anses ha förtärt alkoholen innan färden såvida denne inte kunde visa att förtäringen i sin helhet hade skett efter färden. Undantag skulle dock göras för sådan förtäring efter färden som hade ägt rum utan att föraren insett eller bort inse att färden kunde ha gett anledning till undersökning om brott mot trafikbrottslagen.

En rad remissinstanser avvisade presumtionsregeln under åberopande att regeln innebar ett klart avsteg från den grundläggande principen om åklagarens skyldighet att styrka åtalet och att en sådan omkastning av bevisbördan till den tilltalades nackdel inte kunde godtas.

1957 års trafiknykterhetskommitté tog upp frågan om en presumtionsregel med samma innebörd som den som föreslagits av 1949 års utredning. Kommittén fann emellertid att de invändningar som gjorts av remissinstanserna var bärande och ansåg sig därför inte kunna förorda en bevisregel av det slaget. Kommittén övervägde även frågan om kriminalisering av efterförtäring som ett särskilt brott. Kommittén kom dock fram till att en ansvarsbestämmelse som var utformad som en ordningsförseelse på de av 1949 års utredning åberopade skälen inte borde föreslås. I Norge hade år 1960 införts ett förbud mot efterförtäring med samma straffskala som för rattfylleribrottet. Att införa en sådan ansvarsregel fann sig kommittén inte heller kunna föreslå ”redan av det skälet att endast en ringa del av de olyckor, som föranleder polisundersökning, medför ansvar för trafiknykterhetsbrott”.

Vid remissbehandlingen av 1957 års kommittés betänkande (SOU 1963:72) kritiserades deras ståndpunkt av åtskilliga remissinstanser. Majoriteten av de som uttalade sig förordade att en lagreglering skulle komma till stånd enligt något av de båda alternativen.

Även 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté behandlade frågan om eftersupning. Man konstaterade att det skulle vara av praktisk betydelse för ingripanden mot trafiknykterhetsbrottslingar om man kunde undanröja eller minska de olägenheter i bevishänseende som föranleds av invändningar om alkoholförtäring efter färden. Kommittén ansåg det viktigt att regeln tillgodosåg dubbla syften, dels att förhindra att efterförtäring faktiskt skedde till men för utredningen om trafiknykterhetsbrott, dels att avhålla personer som misstänktes för trafiknykterhetsbrott från att göra osanna invändningar om efterförtäring i syfte att undgå ansvar.

Mot att införa en presumtionsregel talade enligt kommittén, dels de principiella skälen att en sådan regel skulle strida mot grundsatsen om åklagarens bevisbörda, dels de svårigheter som skulle uppkomma vid den praktiska tillämpningen.

Att kriminalisera efterförtäring såsom ett särskilt brott ansåg kommittén dock inte att det förelåg något speciellt hinder mot. Även om kommittén inte verkade vara helt övertygad om att en

kriminalisering var lämplig ansåg man sig för remissinstansernas granskning böra lägga fram ett förslag (SOU 1970:61 s.164). Kommittén föreslog en bestämmelse som skulle ha sin plats i en ny 4 a § i trafikbrottslagen och avfattas enligt följande.

Den som efter att ha fört motordrivet fordon förtär alkohol eller annat medel som avses i 4 § 1 mom. första stycket och som därvid inser eller har skälig anledning antaga att färden kan föranleda undersökning om brott enligt 4 § och att förtäringen kan försvåra undersökningen om sådant brott, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader. Ansvar som nu sagts må dock ej ådömas den som i anledning av färden dömes till ansvar enligt 4 §.

Som rekvisit för straffbarhet angavs att föraren vid efterförtäringen insåg eller hade skälig anledning anta dels att färden kunde föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott, dels att förtäringen kunde försvåra undersökningen om trafiknykterhetsbrott.

Beträffande straffsatsen angavs att påföljden normalt borde kunna stanna vid böter, men att en svårare påföljd än böter skulle kunna komma ifråga i de fall när en misstänkt genom efterförtäring åsyftat att bli dömd för efterförtäring i stället för rattfylleri.

Vidare angavs att efterförtäringens brott skulle vara subsidiärt till trafiknykterhetsbrottet.

Trafiknykterhetsbrottskommitténs förslag i denna fråga ledde inte till någon lagstiftning. Flertalet remissinstanser uttryckte stark tveksamhet mot förslaget. Det var framförallt tre argument som fördes fram mot en kriminalisering. För det första ansåg flera remissinstanser att en regel av föreslagen innebörd skulle strida mot den allmänna princip som gäller inom straffrätten att det inte är straffbart att försöka dölja sin egen brottslighet. För det andra ansågs problemet med eftersupning vara litet, varför problemet borde kunna lösas med allmänna bevismedel. För det tredje ansågs det tveksamt att införa en regel som skulle kunna medföra att även oskyldiga personer dömdes till ansvar. Som exempel anfördes att en person i samband med en krock blir chockad och sedan han kommit hem dricker alkohol varefter polisen söker upp honom och vill kontrollera nykterheten. De som var positiva till förslaget menade dock att straffet skulle vara detsamma som för rattfylleri.

Som nämnts ovan behandlade Väg- och sjöfyllerikommittén (SOU 1992:131) inte problematiken kring eftersupning närmare. Av den efterföljande propositionen, prop. 1993/94:44, fram-

kommer dock att några av remissinstanserna föreslagit åtgärder mot eftersupning.

Riksdagen

Över tiden har det i riksdagen motionerats kring frågan om kriminalisering av eftersupning med jämna mellanrum (under den senaste tioårsperioden i bl.a. 1993/94:Ju11, 1997/98:Ju224, 2001/02:Ju415, 2002/03:Ju372, 2003/04:Ju254 och 2004/05:Ju383, Ju 439 och Ju446.) Motionärerna har åberopat att det är ett stort problem att rattfyllerimisstänkta personer hävdar eftersupning samt anfört att det i Sverige bör införas en modell som motsvarar eller i vart fall liknar den man har i Norge.

När motionerna har behandlats i Justitieutskottet har utskottet tidigare återkommande avstyrkt motionerna (se bl.a. 1986/87:JuU24, 1989/90:JuU2, 1997/98:JuU9 och JuU3 samt 2001/02:JuU10). Utskottets inställning har varit att problemet med påstådd eftersupning torde vara relativt litet sett i förhållande till samtliga trafiknykterhetsbrott samt att tungt vägande invändningar av straffrättsteoretisk och rättssäkerhetsnatur kan åberopas mot att införa ett förbud mot eftersupning. I 2002/03:JuU10 och 2003/04:JuU16 har utskottet hänvisat till denna utredning.

12.3 Norsk rätt

Norge har, såvitt utredningen känner till, som enda land ett i lag fastlagt förbud mot eftersupning. För att hindra att bevisning om en förares tillstånd vid körningen förstörs är det inte tillåtet att under de första sex timmarna efter avslutad körning inta alkohol, om man förstår eller måste ha förstått att körningen kan leda till polisundersökning. Förbudet gäller dock inte efter det att blodprov eller alkoholutandningsprov tagits eller polisen har beslutat att något sådant prov inte skall tas. Straffet för brott mot denna bestämmelse är desamma som för rattfylleri, böter eller fängelse i högst ett år.

Frågan om eftersupning regleras i 22 § andra stycket vegtrafikkloven.

§ 22. Alkoholpåvirkning av motorvognfører.

Ingen må føre eller forsøke å føre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru) eller annet berusende eller bedøvende middel. Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,2 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,1 milligram per liter luft, regnes han i alle tilfeller for påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.

Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Bestämmelsen, som infördes år 1959, får i första hand praktisk betydelse när det finns misstanke om rattfylleri, men endast efterföljande intag av alkohol kan bevisas. Bestämmelsen kan dock även användas självständigt i fall där det inte finns misstanke om rattfylleri.¹ Om domstolen finner att den tilltalade har gjort sig skyldig till både rattfylleri och eftersupning kan bestämmelserna tillämpas i konkurrens.

Vid tillämpningen av bestämmelsen är det ett villkor att körningen objektivt sett skulle kunna föranleda polisundersökning. Som exempel har angetts att föraren varit inblandad i en trafikolycka eller företagit en vårdslös parkering.

Vad som avses med efter körningen har diskuterats en del i norsk praxis. Frågan har bl.a. varit när det är efter körningen för en busschaufför. Är det när chauffören är tillbaka efter turen eller när han slutar att arbeta för dagen. Man har då ansett det rimligt att chauffören avstår från alkohol sex timmar efter det han förstår att det kan bli polisundersökning, ej sex timmar efter det han slutat arbeta.

¹ Johs Andenaes och Anders Bratholm, Spesiell Strafferett, Universitetsforlaget Oslo.

12.4 Bevismöjligheter – svårigheter²

Inledning

Någon helt säker metod för att räkna ut när i tiden alkohol intagits finns inte. En kombination av två urinprov och ett blodprov, tagna med vissa intervall, ger dock – under vissa premisser – goda förutsättningarna för att beräkna sanningshalten i ett påstående om eftersupning. Med endast ett blodprov kan man inte bedöma när i tiden som den misstänkte konsumerat alkoholen. Inte heller med två blodprov är det möjligt att med säkerhet avgöra när alkoholförtäring skett i det enskilda fallet.

Två urinprov och ett blodprov

För att få de bästa förutsättningarna att bedöma sanningshalten i ett påstående om eftersupning bör således två urinprov och ett blodprov tas. Alkoholkurvan i urinen har ett annat förlopp än den i blodet. Genom en jämförelse mellan blodalkoholhalten och urinalkoholhalten kan slutsatser dras om tidpunkten för den huvudsakliga alkoholkonsumtionen i förhållande till tidpunkten för provtagning i det enskilda fallet.

Alkoholhalten i urinen har en eftersläpning i förhållande till alkoholhalten i blodet på en till två timmar. Urinprovet återspeglar således alkoholhalten i blodet cirka en till två timmar tidigare, dvs. under tiden som urinen bildas och samlas i blåsan. Under det att alkoholhalten i blodet sjunker är alkoholhalten i urinen alltid mellan 35 och 40 procent högre. (Nämnda förhållande – förhållandet mellan alkoholhalt i blod och urin – kompliceras när alkoholkonsumtionen utsträcks över en längre tidsrymd.)

Om kvoten mellan alkohol i urin och blod ligger omkring 1,3 kan man utgå ifrån att alkoholhalten i blodet vid provtagningen varit i sjunkande och om kvoten är ännu större att blodalkoholhalten inte varit lägre en viss tid före provtagningen. Finns det två urinprov tagna med ungefär en timmes mellanrum och visar det sist tagna en lägre alkoholhalt än det första, kan det med mycket stor sannolikhet bestämmas att blodalkoholhalten inte varit lägre en till två timmar före den första provtagningen. Därmed kan

² Uppgifterna är hämtade ur Alkoholbestämning i utandningsluft och blod för rättsligt bruk, SKL-rapport 2003:1.

också konstateras att personen inte har druckit stora mängder alkohol senare än en till två timmar före den första provtagningen.

Om urinprovet tas i nära anslutning till bilkörningen kan en god uppskattning av alkoholhalten i blodet under körningen erhållas. För att kunna göra en säker bedömning krävs att man tar det första urinprovet senast två timmar efter körningen. Även blodprov skall tas så snart som möjligt. Det andra urinprovet skall tas cirka en timme efter det första. För bedömningen krävs utöver blod- och urinprov uppgifter om den misstänktes ungefärliga kroppsvikt, när den påstådda efterförtäringen ägt rum och vad den misstänkte har druckit.

En annan uppgift som förbättrar bedömningen är urinvolymen. Alkoholförtäring ger en ökad urinproduktion och den totala urinvolymen kan i viss utsträckning användas för att bedöma när alkoholförtäringen i huvudsak ägt rum.

Tas urinprovet mer än två timmar efter att den misstänkte påstår att han drack måste man vara mycket försiktig med resultatet. Vidare påverkas resultatet av om den misstänkte redan hunnit tömma blåsan innan urinprov lämnas. Även hur mycket den misstänkte är van att dricka kan påverka resultatet.

Ett blodprov

Genom att bestämma alkoholhalten i ett blodprov kan man beräkna den mängd alkohol som fanns i kroppen vid provtagningstillfället. Däremot kan tidpunkten för alkoholintaget inte beräknas.

Med uppgifter om en persons blodalkoholkoncentration, kön och kroppsvikt samt uppgift om vilken mängd alkohol som förtärts och vid vilken tidpunkt kan man dock bedöma ungefär vilken mängd alkohol den misstänkte borde ha i kroppen vid provtagningen. Med dessa uppgifter jämförda med det uppmätta värdet kan man bedöma sanningshalten i den misstänktes påstående om vad denne druckit.

Två blodprov med ungefär en timmes mellanrum

Även om analysresultaten av två blodprov visar att blodalkoholkurvan är i fallande fas kan alkoholförtäring efter bilfärd inte uteslutas. Det beror på att den högsta alkoholhalten i blodet uppnås mycket snart efter förtäringen och oftast innan det första blodprovet hinner tas. Inte heller från analys av två blodprov finns det därför möjlighet att med säkerhet avgöra när alkoholförtäring har skett i det enskilda fallet. Detsamma gäller upprepad analys av alkohol i utandningsluften.

12.5 Hur ofta förekommer invändningar om efterförtäring och vilken praktisk betydelse har de?**12.5.1 Uppgifter från Rättskemiska avdelningen och SKL**

Vid utredning av påståenden om eftersupning begär polis- och åklagarmyndigheter i många fall sakkunnigutlåtanden från Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket och från Kontrollenheten vid Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL). Rättsmedicinalverket handlägger de ärenden där man har blodprov som underlag för bedömningen. I de fall där blodprov saknas och det i stället finns alkoholutandningsprov som underlag handläggs ärendena av SKL.

Rättskemiska avdelningen har angett att det inkommit begäran om utredning i rattfyllerimål med påstående om eftersupning i 135 ärenden under år 2002 och i 131 ärenden under år 2003. Prognosen för år 2004 var, när uppgifterna lämnades i november 2004, fler än 140 ärenden. Beträffande intag av narkotiskt preparat efter körningen har avdelningen handlagt endast ett fåtal fall.

Kontrollenheten vid SKL har under år 2002 handlagt 12 eftersupningsärenden av totalt 39 rattfylleriärenden. Under år 2003 var motsvarande siffra 3 av totalt 25 ärenden och under år 2004 7 av totalt 18 ärenden.

12.5.2 Uppgifter från åklagarkamrarna

Utredningen har i en enkät till samtliga åklagarkammare, med undantag för de internationella kamrarna, ställt fyra frågor för att söka klargöra i vilken omfattning falska påståenden om efter-

supning förekommer och i vilken utsträckning dessa påståenden utgör ett hinder för lagföring. Svar har erhållits från 35 av 36 tillfrågade kammare. Av svaren har till en början framkommit att det i normalfallet är polisen som är förundersökningsledare i mål om rattfylleri och grovt rattfylleri och att det finns fall där påståenden om eftersupning inte går att motbevisa. Sådana fall skrivs av redan hos polisen. Nu nämnda ärenden omfattas inte av åklagarkamrarnas svar.

Till en början har utredningen frågat åklagarkamrarna i uppskattningsvis hur många av kammarens ärenden under år 2003 gällande rattfylleri och grovt rattfylleri som invändningar om eftersupning förekommit. Antal ärenden som handlagts vid respektive myndighet varierar mellan 145 och drygt 700. Svaren på frågan varierar mellan något enstaka ärende till i mellan 10 och 15 procent av fallen. Några har svarat ganska sällan eller i ett fåtal ärenden och hänvisat till att det beror på att nästan alla misstänkta grips vid ratten. Ytterligare några har svarat i 4–5 procent av ärendena och någon har svarat att det initialt fanns invändningar om eftersupning i 10–15 procent av fallen. Sammantaget har cirka 30 procent av de som svarat angett att det fanns invändningar om eftersupning i 5 procent av fallen eller fler. Med vissa undantag förefaller det också vara så att invändningar om eftersupning förekommer oftare på landsbygden än i och omkring de största städerna.

Härefter har utredningen frågat i hur många ärenden det förekommit att åtal inte väckts på grund av en invändning om eftersupning. Även här varierar svaren. Någon har svarat troligen inte i något fall, någon i några få fall per år, någon i fem till sju fall och ytterligare någon i tio fall per år. Vidare har det angetts att dessa fall ofta blir principiellt viktiga samt att det är invändningar om eftersupning som är den vanligaste orsaken till att åtal för rattfylleri inte väcks sedan ärendet kommit in till åklagarmyndigheten. (Orsaken kan också vara att den misstänkte påstår sig inte ha kört bilen.) Flera har uppgett att det är ganska vanligt att man efter utredning från Rättsmedicinalverket åtalar för en lägre promille än den uppmätta och att lagföring sker för rattfylleri i stället för grovt rattfylleri.

Utredningen frågade vidare om det förekommit att en invändning om eftersupning lett till en friande dom. Några svarade att inte någon friats på grund av påstående om eftersupning. Några svarade att friande dom förekommit men att det varit sällsynt eller

att det skett endast i enstaka fall. Ytterligare några svarade att ett par fall lett till friande dom.

Vidare har framkommit att i vissa fall där åtalen lett till friande dom detta har berott på att invändningen kommit sent i hanteringen och att förhandlingen inte ställts in för att komplettera utredningen. Sena invändningar har inte helt sällan lett till att man dömt för rattfylleri i stället för grovt rattfylleri. Domstolen har i de fallen ansett det osannolikt att den tilltalade har kunnat bli så berusad enbart genom eftersupning, men att det inte kan uteslutas att eftersupningen gjorde att den tilltalade kom över gränsen för grovt brott.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det förekommer, men att det är ovanligt att en invändning om eftersupning leder till en friande dom.

Slutligen har utredningen frågat om åklagarkamrarna upplever att invändningarna om eftersupning utgör ett problem i sådan utsträckning att det finns behov av lagstiftning eller andra åtgärder. De flesta har resonerat kring svaret på denna fråga och alla har inte tagit entydig ställning. Sammantaget kan sägas att 18 kammare är positiva till en lagstiftning, 11 tycker inte att sådan behövs och 6 är varken för eller emot.

12.5.3 Uppgifter från polismyndigheterna

För att få polisens syn på problematiken har utredningen i en förfrågan till landets 21 polismyndigheter ställt tre frågor. Utredningen har önskat svar från såväl myndighetens trafikpoliser som myndighetens övriga poliser i yttre tjänst. Några myndigheter har gett ett samlat svar för hela myndigheten medan andra valt att redovisa vad olika enheter har svarat.

Utredningen frågade till en början i hur många fall under de två senaste åren som det förekommit att misstänkta rattfyllerister, som ertappats efter körning, hävdad eftersupning. Mer än hälften (elva) av myndigheterna har svarat att invändningar om eftersupning förekommit i 1–5 procent av fallen. Fem har svarat i 5–10 procent av fallen och tre av myndigheterna (Dalarna, Västerbotten och Gävleborg) har svarat i 80–90 procent av fallen. Av svaren på de efterföljande frågorna kan man se att några av dem som svarat möjligen kan ha missuppfattat frågan på sätt att de inte angett

endast andelen av dem som ertappats efter körning utan i stället andelen av samtliga rattfyllerister som ertappats.

Utredningen frågade vidare om det förekommit, och i så fall hur ofta, att invändningen lett till att föraren inte blivit rapporterad på grund av dåliga förutsättningar att lagföra vederbörande. Några svarade aldrig och de allra flesta svarade i 1–5 procent av fallen. Vidare framkom att det förhållandet att man inte rapporterar kan bero på brist på vittnen som sett körningen alternativt på att det gått för lång tid mellan körningen och det att polisen fick kännedom om den.

Slutligen frågade utredningen om polismyndigheterna upplever att invändningar om eftersupning utgör ett problem i sådan utsträckning att det finns behov av lagstiftning eller andra åtgärder. Knappt hälften svarade att eftersupning inte uppfattas som ett så stort problem att det finns behov av lagstiftning. Drygt hälften uppgav däremot att det finns behov av en lagstiftning som liknar den som gäller i Norge. Några var varken för eller emot en lagstiftning. Dessa menade att problemet med invändningar om eftersupning i första hand är ett praktiskt problem för polisen, dock att en lagstiftning som förbjuder eftersupning på ett påtagligt sätt skulle underlätta handläggningen av ärendena samt att fler av dem som påträffas en stund efter körningen troligen skulle lagföras.

De som ansåg att det finns behov av en lagstiftning framförde främst synpunkter om att det krävs stora resurser för att utreda brotten samt att tendensen är att allt fler hävdar eftersupning och att risken att den misstänkte kommer undan därmed ökar.

Bland dem som anser att problemet inte är sådant att det finns behov av lagstiftning har bl.a. anförts att dessa fall kan hanteras inom ramen för gällande lagstiftning och enligt de särskilda rutiner med dubbel provtagning som gäller när den misstänkte hävdar eftersupning. Vidare har angetts att en förändrad lagstiftning skulle kunna medföra vissa positiva effekter som en ökad rapporteringsbenägenhet, förkortad tid för avrapportering samt skicka en tydlig signal om att rättssystemet inte tillåter eftersupning som ett sätt att undgå lagföring.

12.6 Kriterier för nykriminalisering

Inledning

Kriminalisering innebär att straff föreskrivs för en viss handling. Bakom kriminaliseringen ligger ett politiskt ställningstagande att gärningen ifråga är så förkastlig att den bör vara straffsanktionerad. Därtill innebär kriminaliseringen en grund för polis, åklagare och domstolar att se till att ett straff eller annan påföljd fastställs för den som gjort sig skyldig till det kriminaliserade förfarandet. Syftet med kriminaliseringen är ytterst att människor skall avhålla sig från det straffsanktionerade beteendet.

Av regeringen antagna principer

Frågor om nykriminalisering diskuterades av regeringen i propositionen Ett effektivare brottmålsförfarande, prop. 1994/95:23. Till grund för regeringens proposition låg Åklagarutredningens betänkande Ett reformerat åklagarväsende, SOU 1992:61. Utredningen hade i betänkandet föreslagit att regeringen skulle ge generella direktiv till departement och kommittéer att iakttä restriktivitet med nykriminalisering. I propositionen gjorde regeringen följande bedömning (prop. 1994/95:23 s. 52–54):

Kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet. Rättsväsendet bör inte belastas med sådant som har ringa eller inget straffvärde. Kriminalisering är heller inte det enda och inte alltid det mest effektiva medlet för att motverka oönskade beteenden. Det allmännas resurser för brottsbekämpning bör koncentreras på sådana förfaranden som kan föranleda påtaglig skada eller fara och som inte kan bemötas på annat sätt.

Syftet med kriminaliseringen är naturligtvis ytterst att människor skall avhålla sig från det straffsanktionerade beteendet. Straffet är i sig repressivt. Avsikten är att det skall verka avskräckande. Särskilt vid allvarigare brottslighet som riktar sig mot enskilda kan straffet också fungera som en form av upprättelse för brottsoffret. Det kan vidare innebära att den brottslige i vart fall under en tid förhindras att begå nya brott. Även om givetvis ett behandlingsinriktat innehåll av verkställighet av straff alltid bör eftersträvas saknar emellertid straffet till skillnad från vissa andra tvångsingripanden från det allmännas sida i princip reparativ funktion. Straffet är i denna bemärkelse ett uttryck för ensidig maktutövning från det allmännas sida. Att belägga ett

förfarande med straff är sålunda en drastisk åtgärd, vilken bör föregås av ingående överväganden från den normgivande maktens sida.

Emellertid har vad som kan betecknas som en straffrättslig inflation under många år varit betydande. Straffbestämmelser, särskilt inom specialstraffrätten, har införts i mängd. Detta har ofta skett utan att det i lagstiftningsärendena förts någon principiell diskussion om lämpligheten av att kriminalisera olika typer av beteenden. Tillräcklig uppmärksamhet har vidare sällan ägnats åt frågan om det allmänna har tillräckliga resurser för att upptäcka och utreda överträdelse av straffbudet samt att lagföra eventuella gärningsmän. ---

Kriminalisering av ett visst förfarande leder inte automatiskt till att den som gör sig skyldig till förfarandet i fråga drabbas av straff. Detta är beroende av flera faktorer. För det första måste överträdelsen komma till myndigheternas kännedom. Sedan måste det finnas resurser för att utreda brottet och att identifiera en gärningsman. Vidare skall det vara möjligt att bevisa brottet inför en domstol. Slutligen måste det när straffet väl dömts ut finnas resurser för att verkställa det. Om någon länk i denna kedja brister, blir följden att det förfarande som straffbestämmelsen var avsedd att förhindra i praktiken förblir osanktionerad. Hela det straffrättsliga reaktionssystemet kan då skadas. Vid varje ny kriminalisering bör därför övervägas om rättsväsendet verkligen förmår göra allvar av straffhotet. Därvid måste särskilt beaktas att rättsväsendet vid brist på resurser bör prioritera bekämpningen av den allvarligare brottsligheten på bekostnad av sådana förseelser som har ringa straffvärde. Om överträdelse av en straffbestämmelse på grund härav eller av annan anledning kan antas komma att lämnas utan åtgärd måste övervägas om bestämmelsen alls bör gälla.

Kriminaliseringen måste också präglas av legalitet och förutsebarhet. Straffbestämmelser måste ges ett sådant innehåll att det blir möjligt för den enskilde att undvika att göra sig skyldig till straffbara gärningar och att påföljden vid en överträdelse i någon mån går att förutse. Om straffbestämmelserna blir så många att den enskilde, trots de bästa föresatser, riskerar att begå brott måste gränsen för användningen av kriminalisering såsom metod för att styra medborgarnas beteende ha passerats. Särskild uppmärksamhet bör i detta sammanhang ägnas det subjektiva rekvisitet. Beträffande brottsbalksbrott gäller med några undantag att endast uppsåtliga brott är straffbara. Inom specialstraffrätten har det varit mycket vanligt att det inte uttryckligen angetts vilket subjektivt rekvisit som krävs för straffansvar. I sådana fall har straffbestämmelserna tolkats så att det för ansvar räckt med oaktsamhet. Nyligen har emellertid beslutats att huvudregeln i brottsbalken, att det alltid skall krävas uppsåt för ansvar om inte annat angetts, skall utvidgas till att även omfatta specialstraffrättsliga bestämmelser (prop. 1993/94:130, bet. 1993/94:JuU27, Prop. 1994/95:23 54 rskr. 1993/94:321. SFS 1994:458).

Regeringen anslöt sig härefter till följande fem faktorer som Åklagarutredningen menade skulle föreligga för att en nykriminalisering skulle framstå som befogad.

1. Ett beteende skall kunna föranleda påtaglig skada eller fara.
2. Alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader.
3. Straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.
4. Straffsanktion skall utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet.
5. Rättsväsendet skall ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Rekommendationerna har senare även principiellt godtagits av riksdagen. I 1994/95:JuU2 s. 6–7 anför utskottet att man i princip instämmer i de uttalanden som gjorts i propositionen om att kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet.

Doktrin

Nils Jareborg har i *Allmän kriminalrätt*, s. 45–65, behandlat frågor om nykriminalisering. Jareborg redogör för kriminaliseringens syfte, varför vi kriminaliserar vissa beteenden och kommer därefter in på när och hur kriminalisering bör ske.

De värden och intressen som skyddas av strafflagstiftning brukar, skriver Jareborg, kallas straffbestämmelsernas skyddsintressen eller skyddsobjekt. Uppenbara exempel på sådana värden är liv, frihet, ära, hälsa, egendom, handlingsfrihet, rörelsefrihet och ekonomisk trygghet. För att en kriminalisering alls skall vara aktuell måste det föreligga ett skyddsintresse.

Även om det finns ett intresse som är värt att skydda är det dock inte säkert att det bör skyddas genom kriminalisering. Som huvudprincip gäller att en kriminalisering bör avse särskilt skyddsvärda intressen. Det måste således uppstå skada om intresset kränks för att det skall bli aktuellt med en kriminalisering. Kriminalisering bör således avse de mest straffvärda gärningarna och tillgripas endast i sista hand. Vid avgörande av om en gärningstyp bör beläggas med straff är också att beakta att en kriminalisering bör vara någorlunda effektiv.

Jareborg anger slutligen tio ”rättsstaliga principer” för när kriminalisering bör ske.

1. Brott förutsätter att gärningen typiskt sett kränker eller hotar ett rättsligt erkänt intresse eller värde.

2. Brott förutsätter att gärningsmannen kan anses som moraliskt ansvarig för gärningen; straffrättsligt ansvar får inte åläggas om gärningsmannen saknade ansvarsförmåga eller om han handlade utan uppsåt eller oaktsamhet eller om han på annan grund måste anses vara ursäktad.
3. Brottet består i enstaka onda eller kränkande gärningar; endast indirekt riktar sig straffrätten mot gärningsmannen.
4. Kriminalisering får inte ske retroaktivt till gärningsmannens nackdel.
5. Kriminalisering får inte avse enskilda fall eller personer, utan måste avse brottstyper.
6. Brottstyperna måste vara begripligt och bestämt definierade.
7. Brottstyperna måste vara definierade i lag (generell normgivning, tillgänglig för allmänheten).
8. Kriminaliseringen bör genom straffskalans utformning återspegla också måttet av förkastlighet hos brottstypen.
9. Bestraffning är samhällets mest ingripande och förnedrande sanktion; kriminalisering bör därför tillgripas endast i sista hand eller för de mest förkastliga gärningarna.
10. Straffhotet bör inte vara strängare än vad som är nödvändigt för att hålla brottsligheten på tolerabel nivå.

12.7 Överväganden

Utredningens bedömning: En särskild regel som kriminaliserar eftersupning bör inte införas.
--

Den fråga utredningen först har ställt sig är i vilken omfattning falska påståenden om eftersupning framförs och i vilken mån de leder till friande dom. Av de frågor som utredningen ställt till åklagarkamrarna respektive polismyndigheterna har inte något entydigt svar framkommit. Majoriteten anger att det förekommer invändningar om eftersupning endast i ett fåtal fall medan några menar att invändningar är mer vanligt förekommande.

Av de uppgifter som Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket (RMV) och Kontrollenheten vid Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) lämnat om hur många analyser de gjort per år i eftersupningsärenden bör man dock kunna få en rimligt bra bild av hur stort problemet är. Rättskemiska avdelningen och Kontrollenheten avgav sammanlagt knappt

140 sakkunnigutlåtanden år 2003. Enligt uppgifter från Riksåklagaren var antalet lagförda rattfylleribrott (enligt 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen, dock ej drograttfylleri) under år 2003 cirka 12 700. Yttranden från Rättskemiska avdelningen och Kontrollenheten begärdes således in i 1,1 procent av antalet lagförda rattfyllerimål. Med beaktande även av de fall där bevisning inte säkrats och de fall där polisen avstått från att rapportera på grund av dåliga förutsättningar att lagföra en misstänkt, torde andelen ärenden med invändningar om eftersupning vara något större än 1,1 procent.

Utredningen uppskattar mot bakgrund härav att invändningar om eftersupning, som inte kan lämnas utan avseende, förekommer i cirka 1,5–2 procent av samtliga rattfylleriärenden på förundersökningsstadiet. Det rör sig således om cirka 200–250 ärenden per år. Av dessa ärenden finns sannolikt fler på landsorten än i och kring de största städerna.

Enligt de enkätsvar som lämnats till utredningen bedömer utredningen att påståenden om eftersupning har lett till friande domar i minst ett tiotal fall under år 2003. I detta sammanhang kan det dock anmärkas att det inte tycks vara helt ovanligt att ett åtal där en invändning om eftersupning görs av domstolarna bedöms som brott enligt normalgraden i stället för som grovt brott till följd av invändningen.

Det kan således konstateras att falska påståenden om eftersupning inte förekommer i någon större omfattning.

Den fråga som därefter bör ställas är om invändningar om eftersupning utan svårigheter kan motbevisas. Som redogjorts för ovan, avsnitt 12.4, finns det inte någon helt säker metod för att räkna ut när i tiden alkohol intagits. En kombination av två urinprov och ett blodprov/utandningsprov, tagna med vissa intervall, ger dock goda förutsättningar för att beräkna hur alkoholkonsumtionen skett. Ett utlåtande från Rättsmedicinalverket eller Statens kriminaltekniska laboratorium i kombination med andra uppgifter såsom exempelvis avsaknad av tomma flaskor i bilen kan i de flesta fall leda till att en invändning om eftersupning vederläggs. Metoden med två urinprov och ett blodprov/utandningsprov är dock inte användbar i alla situationer. För att metoden skall fungera krävs bl.a. att de första proven tas senast två timmar efter körningen. Vidare krävs att den misstänkte medverkar frivilligt till att lämna urinprov, då det inte är möjligt för polisen att

tvinga sig till urinprov genom kroppsbesiktning, samt att den misstänkte inte urinerat just innan polisen begär att få urinprovet.

De flesta som grips för rattfylleri grips i samband med att fordonet stoppas för kontroll och någon problematik med invändningar om eftersupning förekommer i regel inte i sådana situationer. Det finns emellertid situationer där en misstänkt grips först sedan denne lämnat fordonet eller fordonet i vart fall stått stilla en stund. I sådana situationer kan en invändning om eftersupning oftast inte lämnas utan avseende. Polisen måste då utreda om det är så att den misstänkte faktiskt druckit efter färden eller om det är en uppgift som kan motbevisas. Bevisning i form av vittnesuppgifter, undersökning av bilen efter tomflaskor samt urin- och blodprovstagnning måste säkras.

En invändning om eftersupning kan också komma först senare i samband med förhör under förundersökningen eller till och med vid rättegången. Det är därför viktigt att polisen, när den gör ett ingripande mot föraren, förutsätter att ett påstående om eftersupning kan komma senare och säkras bevisning. Finns urin- och blodprov tillgängliga i en sådan situation är det möjligt för polis eller åklagare att inhämta sakkunnigutlåtande för att utreda sanningshalten i påståendet.

Det finns också situationer där det hinner gå så lång tid mellan körning och gripande att det inte längre är möjligt att säkra bevisning om eftersupning genom urin- och blodprovstagnning. Det förekommer således att polis och åklagare varken genom vittnesbevisning, brottsplatsundersökning eller sakkunnigutlåtande har möjlighet att motbevisa ett påstående om eftersupning.

Invändningar om eftersupning synes således ofta vålla både polis och åklagare betydande merarbete. För att underlätta polisens arbete skulle det vara av betydelse om man kunde undanröja de svårigheter i bevishänseende som föranleds av invändningar om eftersupning. Frågan blir därmed om det är påkallat att genom kriminalisering införa ett förbud mot förtäring av alkohol eller andra droger under vissa förhållanden inom viss tid efter färden.

Den fråga man därvid måste ställa sig är vilket intresse en straffbestämmelse om eftersupning skulle ha till uppgift att skydda. Ett sådant intresse skulle kunna vara trafiksäkerheten. Enligt utredningens mening skulle en kriminalisering av eftersupning dock inte, annat än i mycket begränsad utsträckning, bidra till att personer som annars skulle ha kört onyktra skulle välja att avstå från bilkörning i berusat tillstånd. En kriminalisering av

eftersupning skulle således inte ha annat än marginell effekt på trafiksäkerheten och något egentligt skyddsintresse finns således knappast.

De intressen man skulle vilja skydda med en lagstiftning skulle i stället vara enbart av utrednings- eller lagföringskaraktär. Att kriminalisera ett beteende enbart av dessa skäl bör enligt utredningens uppfattning inte komma i fråga. Det anses således som regel inte straffbart att försöka dölja sin egen brottslighet. Exempelvis är det inte förbjudet att lämna felaktiga uppgifter om att man inte har kört ett fordon eller att förvanska bevisning genom att avlägsna fingeravtryck.

Vidare torde en eventuell kriminalisering, för att ha önskad effekt, förutsätta att eftersupning bestraffas på ett likartat sätt som rattfylleri/grovt rattfylleri. Mot bakgrund av att ett förbud mot eftersupning skulle syfta till att skydda brottsutredningen i första hand och att det inte kan förutsättas att den som hävdar eftersupning överhuvudtaget har kört onykter, framstår det emellertid som svårt att hävda att straffvärdet för eftersupning motsvarar det för rattfylleri. Det framstår som ännu svårare att hävda att påföljdsvalet för eftersupning skulle kunna anpassas till den praxis som gäller för t.ex. grovt rattfylleri. Att inte anpassa straffskalorna till varandra skulle å andra sidan vara helt uteslutet då den misstänkte i annat fall skulle kunna komma lindrigare undan genom att hävda eftersupning. Härtill kommer att promillehalten får en delvis annan betydelse som omständighet vid bestämmande av straffvärdet vid eftersupning än vid rattfylleri. Promillehalten vid ett rattfylleribrott står normalt i överensstämmelse med trafikfarligheten, medan promillehalten vid eftersupning inte nödvändigtvis behöver stå i överensstämmelse med de utredningssvårigheter som orsakas.

Sammanfattningsvis kan konstateras att invändningar om eftersupning i praktiken inte är något stort problem. Sådana invändningar förekommer endast i en mycket liten del av samtliga rattfylleriärenden. Polis och åklagare kan också i de allra flesta fall motbevisa oriktiga påståenden om eftersupning. Mot bakgrund härav och då en kriminalisering av eftersupning skulle strida mot de grundläggande principer som gäller för nykriminalisering anser utredningen att en regel som kriminaliserar eftersupning inte bör införas.

Med de utredningsmetoder som står till buds är det möjligt för polis och åklagare att i de flesta fall vederlägga oriktiga påståenden

om eftersupning. Det är dock en förutsättning för att lagföring skall kunna ske vid invändningar om eftersupning, att polisen i fall där man kommer till platsen först efter det att körningen redan avslutats, säkrar bevisning genom urin- och blodprovstagning samt genom en undersökning på platsen. En sådan bevissäkring måste ske även i de fall där föraren inledningsvis medger brott.

13 Sekretessfrågor

13.1 Inledning

Ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov utgör i de flesta fall en förutsättning för att kunna styrka ett rattfylleribrott. För att polisen skall kunna ta ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov i bevissyfte krävs att skälig misstanke om brott föreligger. Skälig misstanke om rattfylleri konstateras i de allra flesta fall efter sållningsprov eller ögonundersökning. Det finns emellertid situationer då det inte är möjligt för polisen att genomföra sållningsprov eller ögonundersökning för att konstatera skälig misstanke om rattfylleri. Det gäller till exempel när en förare skadats i samband med en trafikolycka på ett sådant sätt att han eller hon inte kan medverka vid ett sållningsprov eller en ögonundersökning eller i de fall föraren redan förts till sjukhus när polis anländer till en olycksplats.

De blodprov som eventuellt tas inom sjukvården med anledning av att en trafikskadad förare vårdas, skulle i dessa fall kunna utgöra bevis för att föraren haft en otillåten promillehalt eller narkotika i blodet vid framförande av fordonet och därigenom gjort sig skyldig till rattfylleri. Enligt de regler som gäller i dag hindrar hälso- och sjukvårdssekretessen att uppgifter om en förares blodprov lämnas ut till polis- eller åklagarmyndighet.

I utredningens direktiv anges att det mot bakgrund av att man kan befara att rattfylleribrottsligheten har ökat under senare år, finns anledning för utredningen att överväga om möjligheterna att få fram bevis om alkoholpåverkan bör utvidgas. Vidare anges att en eventuell förändring inte får leda till att uppgifter får lämnas under en förundersökning i större omfattning än vid ett vittnesförhör inför domstol. Det s.k. frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken bör därför övervägas i detta sammanhang.

En annan fråga som gäller sekretess är hälso- och sjukvårdspersonalens samt även socialtjänstpersonalens möjligheter att

avvärja pågående eller förestående rattfylleribrott. Som exempel anges i direktiven att personalen i en vårdssituation eller hos socialtjänsten uppmärksammar att en patient är berusad och att samma patient därefter sätter sig i en bil för att köra. Personalen torde då, enligt direktiven, på grund av hälso- och sjukvårdssekretessen, vara förhindrad att larma polisen. Med beaktande av de skäl som ligger till grund för hälso- och sjukvårdssekretessen samt socialtjänstsekretessen, skall utredningen överväga om det finns anledning att införa en sekretessbrytande bestämmelse som tar sikte på förhindrande av förestående eller pågående rattfylleribrott i dessa fall och i den mån rattfylleribrott hinner begås innan polisen hinner fram även överväga det s.k. frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken.

13.2 Sekretessen inom hälso- och sjukvården samt socialtjänsten

Den grundläggande bestämmelsen om sekretess inom hälso- och sjukvården finns i 7 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100). Av bestämmelsen följer att sekretess gäller inom hälso- och sjukvården för uppgift om enskilds hälsotillstånd och andra personliga förhållanden om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men.

Motsvarande bestämmelse för uppgifter om enskildas personliga förhållanden inom socialtjänsten finns i 7 kap. 4 § sekretesslagen.

Sekretessen på dessa områden gäller således med ett s.k. omvänt skaderekvisit. Såvida inte den enskilde själv medger att vissa uppgifter lämnas ut får utlämnande ske endast om man är övertygad om att detta inte länder till men. Det främsta skälet till att dessa myndigheter inte får lämna ut uppgifterna är att den enskilde skall känna förtroende och respekt för hälso- och sjukvård samt socialtjänst när denne vänder sig dit.

Sekretessen begränsas till den information som är knuten till verksamheten, till ett ärende eller till information som har samlats inom en viss myndighet.

13.3 Uppgiftslämnande vid brott

13.3.1 Uppgift om att någon vistas på sjukhus

Enligt 14 kap. 1 § sekretesslagen hindrar inte sekretessen enligt 7 kap. 1 § sekretesslagen att en uppgift lämnas till en annan myndighet om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning. Exempel på sådan uppgiftsskyldighet finns i 2 kap. 11 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område. Där sägs bl.a. att hälso- och sjukvårdspersonal är skyldig att lämna ut uppgift som gäller huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgiften i ett särskilt fall begärs av åklagarmyndighet, polismyndighet, kronofogdemyndighet eller Skatteverket. Enligt samma paragraf är personalen skyldig att lämna ut sådana uppgifter som Vägverket behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort m.m.

13.3.2 Uppgifter som får lämnas till polisen vid misstanke om brott

I 14 kap. 2 § fjärde och femte stycket sekretesslagen finns de huvudsakliga bestämmelserna om myndigheters rätt att lämna uppgifter om brottsmisstankar till andra myndigheter.

I fjärde stycket finns en generell bestämmelse enligt vilken uppgifter om brottsmisstankar trots sekretess får lämnas ut till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet. För att uppgifter skall få lämnas krävs att det är fråga om brott där fängelse är föreskrivet för brottet och att brottet kan antas föranleda annan påföljd än böter.

I femte stycket görs undantag från den generella bestämmelsen i fjärde stycket om myndigheternas möjligheter att rapportera brottsmisstankar till andra myndigheter. Uppgifter som omfattas av särskilt sträng sekretess, t.ex. uppgifter inom hälso- och sjukvården samt inom socialtjänsten får således lämnas endast om det brott som misstankarna gäller är av så allvarlig beskaffenhet att det lindrigaste straffet som är föreskrivet är fängelse minst två år. Sådan sekretess hindrar dock inte att uppgifter som angår misstanke om brott enligt 3, 4 och 6 kap. brottsbalken mot den som inte har fyllt 18 år lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet. Inte heller hindrar sådan sekretess att uppgifter som avser misstankar om brott för vilket inte är föreskrivet

lindrigare straff än fängelse i ett år och som avser överförning eller försök till överföring av sådan allmänfarlig sjukdom som avses i 1 kap. 3 § smittskyddslagen (2004:168) lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet. Uppgifter som avser misstankar om rattfylleribrott eller uppgifter om promillehalt eller narkotika i blod får således inte lämnas ut från hälso- och sjukvårdsinrättning eller från socialtjänsten.

För att bestämmelserna i fjärde och femte stycket skall vara tillämpliga skall det vara fråga om ett brott som har begåtts. Uppgifter om förestående brott kan inte lämnas med stöd av dessa bestämmelser. När det gäller myndigheternas möjligheter att anmäla förestående brott finns i stället vissa möjligheter till det genom generalklausulen i 14 kap. 3 § sekretesslagen, bestämmelserna om nöd och nödvärn i 24 kap. 1 och 4 §§ brottsbalken samt bestämmelsen om skyldighet att avslöja brott som är å färde i 23 kap. 6 § brottsbalken.

Möjligheten att från bl.a. hälso- och sjukvården lämna ut uppgifter angående misstanke om brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse två år infördes genom en lagändring 1983 (prop. 1981/82:186). I samband med lagändringen diskuterades avvägningen mellan intresset av en effektiv brottsbekämpning och intresset av sekretess tämligen ingående. Skälen att välja gränsen två års fängelse var flera. Bland annat önskades en bättre kongruens mellan sekretesslagen och rättegångsbalkens bestämmelser om frågeförbud. Den som var skyldig att röja uppgifter vid ett vittnesförhör borde också kunna lämna uppgifterna vid en förundersökning. En skillnad mellan frågeförbudet och sekretessregleringen skulle kunna få till följd att uppgifter kunde röjas för polisen och åklagaren under förundersökning men inte vid ett vittnesförhör inför domstol. Av detta skäl ansågs inte heller att uppgifter rörande misstankar om brott med ett lägre straffminimum än två år eller uppgifter om misstankar om annat än fullbordade brott skulle kunna lämnas till polisen.

13.3.3 Uppgifter som får lämnas till polisen för att avvärja ett förestående brott

De flesta myndigheter kan, när det gäller möjligheten att avvärja ett förestående brott, åberopa den s.k. generalklausulen i 14 kap. 3 § första stycket sekretesslagen. Enligt denna bestämmelse får en sekretessbelagd uppgift lämnas till myndighet om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse sekretessen skall skydda. Av andra stycket framgår dock att generalklausulen inte är tillämplig beträffande uppgifter som omfattas av bl.a. hälso- och sjukvårdssekretessen och socialtjänstsekretessen.

13.3.4 Underlåtenhet att avslöja brott som är å färde

I 23 kap. 6 § första stycket brottsbalken föreskrivs att om någon underlåter att i tid anmäla eller eljest avslöja brott som är å färde, när det kan ske utan fara för honom själv eller hans närmaste, skall han i de fall särskilt stadgande givits därom dömas för underlåtenhet att avslöja brott. Underlåtenhet att avslöja brott är alltså straffbelagd endast när så är särskilt föreskrivit. Särskilt stadgande om underlåtenhet att avslöja brott finns beträffande vissa brottsbalksbrott i respektive kapitel i brottsbalken. Som exempel kan nämnas underlåtenhet att avslöja mord, dråp, misshandel, rån, grov skadegörelse och mordbrand. Bestämmelsen är också tillämplig beträffande brott enligt specialstraffrätten, förutsatt att särskilt stadgande givits.

Bestämmelserna om underlåtenhet att anmäla eller på annat sätt avslöja brott innebär att en tjänsteman för att undgå straffansvar i en viss situation kan bli tvungen att göra polisanmälan. Vid bedömningen av hur detta straffstadgande förhåller sig till sekretesslagens regler har det ansetts att 23 kap. 6 § brottsbalken har företräde. I prop. 81/82:186 s. 92 anges som exempel att någon inom socialtjänsten som har allvarliga misstankar om att en alkoholmissbrukande klient tänker sätta i verket hotelser om att slå ihjäl sin hustru är skyldig att anmäla det.

Någon särskild straffbestämmelse för den som underlåter att avslöja rattfylleribrott finns inte.

13.4 Vittnesplikten enligt rättegångsbalken

Det är en allmän medborgerlig skyldighet att inställa sig som vittne vid domstol och där avlägga vittnesmål. Vittnesplikten, som regleras i 36 kap. 1 § rättegångsbalken, har därmed i princip företräde framför den sekretess eller tystnadsplikt som kan åvila ett vittne.

Vittnesplikten är dock inte undantagslös. I 36 kap. 5 § andra stycket föreskrivs att personer som tillhör vissa angivna yrkesgrupper får höras om något som de har blivit anförtrodda i sin yrkesutövning eller som de i samband därmed erfarit, endast om det är medgivet i lag eller den, till vars förmån tystnadsplikten gäller, samtycker till det. De angivna yrkesgrupperna är bl.a. advokater, läkare, sjuksköterskor och familjerådgivare enligt socialtjänstlagen. Samma sak gäller också för biträden till de uppräknade yrkesgrupperna.

Frågeförbudet har uppställts till skydd för enskilda. Vissa yrkesutövare anses inta en sådan förtroendeställning i förhållande till allmänheten att en viss tystnadsplikt till skydd för den enskilde är påkallad. Frågeförbudet sammanfaller inte med förekommande tystnadsplikter. Regler om tystnadsplikt finns för åtskilligt fler yrkesutövare än för dem som omfattas av frågeförbudet.

Undantag från frågeförbudet finns i 36 kap. 5 § fjärde stycket rättegångsbalken. I 36 kap. 5 § fjärde stycket 1 föreskrivs att utan hinder av vad som anges i andra och tredje stycket föreligger en skyldighet att vittna – för andra än försvarare – i mål angående brott som avses i 14 kap. 2 § femte stycket sekretesslagen. Innebörden härav är att i andra stycket angivna yrkesgrupper är skyldiga att vittna i mål angående bl.a. brott där det lindrigaste straffet som är föreskrivet för brottet är fängelse i minst två år.

Frågeförbudet avser endast uppgift som vittnet på grund av sin ställning anförtrotts eller som han i samband med ett sådant förtroende fått kännedom om. Förhållanden som ett vittne på annat sätt fått kännedom om i sin yrkesutövning omfattas således inte av frågeförbudet, dock att tystnadsplikt kan råda för dessa. (Se bl.a. Ekelöf, Rättegång IV, 6:e uppl. s.176 ff. och Fitger, Kommentaren till rättegångsbalken, del 3.) Frågeförbudet omfattar inte iakttagelser som vem som helst skulle ha kunnat göra. Frågeförbudet gäller inte heller när varje form av förtroendeförhållande är uteslutet därför att det inte förekommer någon frivillighet, t.ex. kroppsbesiktning eller rättspsykiatrisk undersökning.

I och med att en person omfattas av frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken omfattas denne också i motsvarande mån av bestämmelsen i 38 kap. 2 § andra stycket rättegångsbalken, där det anges att befattningshavare eller annan, som avses i 36 kap. 5 § rättegångsbalken, ej må förete skriftlig handling, om dess innehåll kan antas vara sådant, att han inte får höras som vittne därom. (Se också beträffande allmän handling 38 kap. 8 § andra stycket 2 rättegångsbalken.)

I SvJT 1960 ref s. 57 ansågs en sjukhusläkare inte vara skyldig att lämna ut en journal rörande en person som efter misstänkt rattfylleri införts till sjukhuset i medveten tillstånd (jfr 38 kap. 2 § andra stycket rättegångsbalken). I samma fall ansågs emellertid att de iakttagelser en sjuksköterska kunde ha gjort beträffande patientens nykterhetstillstånd vid dennes införande och omhändertagande på sjukhuset inte stod i sådant samband med hennes tjänst som sjuksköterska att hinder mötte mot hennes hörande härom.

13.5 Offentlighets- och sekretesskommitténs förslag

Offentlighets- och sekretesskommittén har i sitt huvudbetänkande Ny sekretesslag, SOU 2003:99, gjort en allmän översyn av sekretesslagen. Kommittén hade bl.a. uppdraget att överväga de avgränsningar som gjorts när det gäller möjligheten att inom hälso- och sjukvården lämna ut uppgifter till polis – och åklagarmyndighet enligt 14 kap. 2 § femte stycket sekretesslagen. Kommittén tittade särskilt på våldsbrott som begåtts mot kvinnor, försök till brott för vilka inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse två år samt misstankar om könsstympning.

Kommittén gjorde bedömningen att uppgifter från hälso- och sjukvården och socialtjänsten till de brottsutredande myndigheterna utan den våldsutsatta kvinnans medgivande – liksom i dag – skall kunna lämnas endast vid de allra grövsta brotten. Vad gäller försök till brott föreslog kommittén att personal inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten skall få möjlighet att lämna uppgifter till polis- eller åklagarmyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brott, inte bara när det gäller misstanke om brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse två år, utan även beträffande misstanke om försök till sådana brott. Kommittén föreslog också att ett tillägg skulle göras till sekretesslagen så att sekretess inte hindrar att misstankar om könsstympning av

underårig lämnas till polis- och åklagarmyndighet. Några förslag till förändringar i övrigt av den s.k. tvåårsregeln såvitt avser hälso- och sjukvårdssekretessen lämnades inte.

När det gäller personal inom socialtjänsten lämnades dock förslag om sekretessbrytande regler såvitt avsåg lämnande av uppgifter till polisen beträffande ungdomar. I betänkandets avsnitt 15, Samarbetet mot ungdomsbrott, behandlade kommittén polisens och andra myndigheters, främst socialnämndernas, samarbete mot ungdomsbrott. Kommittén hade bl.a. utfört mindre intervjuundersökningar med poliser och anställda inom socialtjänsten. Vid intervjuerna diskuterade man olika situationer som skulle kunna uppkomma i socialtjänstens arbete. Situationerna i exempel 3 och 4, som redovisas på s. 351–352 i betänkandet, gällde två socialsekreterare som under sin tjänstgöring på stan påträffade ett gäng berusade ungdomar respektive ett gäng ungdomar som med hjälp av en sten slog sönder en glasruta i en livsmedelsaffär. Ungdomarnas förehavanden iaktogs av socialsekreterarna som ansåg att polisen borde kontaktas för ett ingripande. Vid intervjuerna uttrycktes osäkerhet huruvida iakttagelserna omfattades av socialtjänstsekretessen. Socialsekreterarna arbetade på en ungdomsenhet där det i tjänstgöringen ingick att under vissa tider vistas ute på stan bland ungdomar. De var i tjänst när de gjorde sina iakttagelser. Kommitténs uppfattning blev därmed att uppgifterna omfattades av socialtjänstsekretessen.

Kommittén ansåg att den oklarhet som råder i fråga om personal inom socialtjänsten har rätt att lämna uppgifter till polisen för att få till stånd ett omedelbart polisiärt ingripande, utan att göra sig skyldig till sekretessbrott, var otillfredsställande.

Kommittén föreslog därför att om den som kan antas vara under 18 år anträffas av socialtjänsten under förhållanden som uppenbarligen innebär överhängande och allvarlig risk för hans eller hennes hälsa eller utveckling eller under utövande av brott skall ett undantag göras från sekretessen. Det skall genom undantaget stå klart att sekretessen inte hindrar socialtjänstpersonalen att lämna polisen uppgifter som behövs för ett polisiärt ingripande. När det gäller att en underårig anträffas under utövande av brott ansåg utredningen inte att några särskilda krav borde ställas på brottslighetens art eller straffvärde. Det avgörande i detta fall, skrev utredningen, skall inte vara att åstadkomma ett straffrättsligt ingripande utan att möjliggöra en social skyddsåtgärd. Även lindrigare brott kan alltså föranleda att socialtjänsten tillkallar

polisen och lämnar uppgifter som behövs för ett polisiärt ingripande. Kommittén anmärkte att det i en sådan situation i och för sig kan vara så att 1 kap. 5 § sekretesslagen kan tillämpas för ett uppgiftslämnande. För att undanröja eventuella oklarheter borde situationen dock regleras uttryckligen.

Kommittén behandlade också frågan om socialtjänstens möjlighet att lämna uppgifter till polisen om det finns risk för att den unge skall begå brott. Kommittén föreslog att en ny bestämmelse skall införas i sekretesslagen av innebörd att sekretess inte skall hindra att uppgift om enskild som inte har fyllt 18 år lämnas från myndighet inom socialtjänsten till polismyndighet, om det finns en påtaglig risk för att den unge skall begå brott och uppgiften kan antas bidra till att förhindra detta. Om uppgiften efterfrågas av polisen skall krävas att socialtjänsten, med hänsyn till övriga omständigheter, finner att det också är lämpligt att uppgiften lämnas ut. För att uppgifter skall få lämnas ut från socialtjänsten måste det också finnas skäl att tro att uppgifterna kan bidra till att förhindra att den unge begår brott.

Förslagen har varit ute på remiss och remissinstanserna har med några få undantag, Barnombudsmannen och BRIS, ställt sig positiva till förslagen.

13.6 Överväganden

13.6.1 Särskilt om polis och åklagares möjlighet att utreda rattfylleribrott

Utredningens förslag: Polisen skall få möjlighet att begära att blodprov tas på den som varit inblandad i trafikolycka och på vilken alkoholutandningsprov inte kan tas eller ögonundersökning inte kan genomföras även om förutsättningar härför inte föreligger enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Ett viktigt led i arbetet med att bekämpa trafiknykterhetsbrottsligheten är polisens möjligheter att ta alkoholutandningsprov. Med stöd av lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov får polisen, även utan att misstanke om brott föreligger, ta ett sådant alkoholutandningsprov på förare av motordrivet fordon för att utröna om alkoholkoncentrationen överstiger ett visst gränsvärde, ett s.k. sållningsprov. På grundval av sållningsprovet kan skälig

misstanke om trafiknykterhetsbrott uppkomma, varefter ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov i bevissyfte kan tas.

Vid misstanke om att någon har gjort sig skyldig till drograttfylleri får polisen med stöd av lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken undersöka personens ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om personen är påverkad av något annat medel än alkohol. Om polismannens undersökning visar tecken på skäligen misstanke får kroppsbesiktning äga rum och blodprov tas.

Vägrar den som skall lämna alkoholutandningsprov eller genomgå en ögonundersökning att medverka får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken, dvs. även om skäligen misstanke om brott inte föreligger.

Då en trafikolycka inträffat kan hinder mot att ta sällningsprov eller utföra ögonundersökning föreligga. Det kan exempelvis vara så att en förare är medvetlös eller svårt skadad eller att polisen kommer till platsen först sedan föraren förts till sjukhus. De blodprov som eventuellt tas inom sjukvården med anledning av att en trafikskadad förare vårdas på sjukhus skulle i dessa fall kunna utgöra bevis för att föraren haft en otillåten alkoholhalt eller narkotika i blodet vid framförande av fordonet och därigenom gjort sig skyldig till brott. Provresultatet omfattas emellertid av sekretess enligt 7 kap. 1 § sekretesslagen och något undantag från sekretessen finns inte (14 kap. 2 § femte stycket sekretesslagen).

Intresset av sekretess måste i dessa fall ställas mot intresset av att utreda brott. För att komma tillrätta med problematiken med alkohol och droger i trafiken är det viktigt att polisen har goda möjligheter att utreda brott. Det är inte ovanligt att förare, som är inblandade i trafikolyckor där personer skadas eller dödas, är påverkade av alkohol eller droger. Att polisen i samband med en trafikolycka vill undersöka inblandade förares nykterhetstillstånd framstår därför som högst rimligt. För det fall föraren inte hade förts till sjukhus hade det varit rutin för polisen att redan på olycksplatsen kontrollera eventuell påverkan av alkohol eller narkotika.

Sekretessen inom hälso- och sjukvården utgör å andra sidan ett viktigt skydd för den enskildes integritet och det måste finnas starka skäl för att utvidga de områden där personal inom hälso- och sjukvården får lämna ut uppgifter avseende misstanke om brott till polis och åklagare. Hittills har det ansetts att sådana skäl finns endast beträffande de allra grövsta brotten. När det gäller rattfylleri

eller grovt rattfylleri stannar påföljden oftast vid böter eller någon månads fängelse. Dock att fängelsestraffet blir längre för rattfylleri-brott i kombination med vållande till annans död eller vållande till kroppsskada. Att bryta sekretessen i dessa fall måste, med beaktande av brottens relativt sett låga straffvärde, anses tveksamt.

Det förhållandet att en enskild på grund av en trafikolycka har förts till sjukhus bör dock inte innebära att eventuell alkohol- eller drogpåverkan inte skall kunna kontrolleras. Utredningen föreslår därför att polisen skall ges möjlighet att begära att blodprov tas i dessa situationer även om skäligen misstanke om brott inte föreligger. En sådan befogenhet kan ges polisen genom att det i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov föreskrivs att blodprov får tas på den som till följd av delaktighet i en trafikolycka har förts till sjukhus utan att något alkoholutandningsprov har tagits. Motsvarande ändring bör göras i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

En sådan lösning innebär att polisen kan få de efterfrågade uppgifterna utan att sekretessen bryts. Detta är enligt utredningens uppfattning en bättre lösning på problemet än en sekretessbrytande regel på det sättet att polis och åklagare här alltid får möjlighet att begära att ett blodprov tas. Med en sekretessbrytande regel skulle det endast vara möjligt att erhålla uppgift om en eventuell alkohol- eller drogpåverkan i de fall där blodprov verkligen tagits. Blodprov tas normalt endast om det är medicinskt motiverat, vilket innebär att alla förare som skadas inte blir föremål för blodprovstagning. En reglering som den föreslagna hindrar inte heller den som utfört blodprovstagning att vittna vid domstol då omständigheterna vid blodprovstagningen knappast omfattas av undantaget från vittnesplikten.

13.6.2 Särskilt om möjligheten för personal inom sjukvården och socialtjänsten att avvärja pågående eller förestående rattfylleri-brott

<p>Utredningens förslag: Sekretess skall inte hindra att uppgift om ett förestående eller pågående rattfylleri-brott lämnas från myndighet inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten till polismyndighet för att avvärja brott.</p>
--

En annan fråga är hälso- och sjukvårdspersonalens samt socialtjänstpersonalens möjligheter att avvärja pågående eller förestående rattfylleribrott. Frågan är alltså om personal, som i en vårdssituation uppmärksammar att en person är berusad och avser att sätta sig i en bil och köra från platsen, på grund av hälso- och sjukvårdsssekretessen är förhindrad att kontakta polisen och därigenom avstyra brottet. När en läkare, sjuksköterska eller annan personal inom hälso- och sjukvården i en vårdssituation, exempelvis vid ett läkarbesök, uppmärksammar att en patient är berusad är det en uppgift som personalen får i verksamheten. Uppgiften bör därmed omfattas av sekretess. Att sjukvårdspersonalen sedan besöket avslutats ser att patienten sätter sig i en bil och kör är däremot inte en uppgift som de fått i verksamheten och den omfattas därmed knappast av någon sekretess. Det förhållandet att en sekretessbelagd uppgift kombineras med en icke sekretessbelagd uppgift medför emellertid att sekretess bör råda för uppgifterna sammantagna. (Motsvarande bedömningar har gjorts av Offentlighets- och sekretesskommittén i SOU 2003:99, se ovan i avsnitt 13.5.) En liknande situation kan uppstå inom socialtjänsten där en socialtjänstsekreterare t.ex. uppmärksammar att en besökande klient är berusad vid ett möte samt att denne senare sätter sig i en bil och kör från platsen. Som angetts ovan är den s.k. generalklausulen i 14 kap. 3 § sekretesslagen inte tillämplig i fråga om hälso- och sjukvårds- samt socialtjänstsekretessen och personalen kan därmed inte ingripa. Inte heller finns det någon särskild reglering om skyldighet att avslöja ett rattfylleribrott som är å färde.

Att inte kunna avvärja ett förestående eller pågående rattfylleribrott genom att kontakta polisen måste uppfattas som stötande, vilket dock måste vägas mot den enskildes intresse av integritet och sekretess.

När det gäller förtroendet mellan vårdpersonalen och patienten finns det redan i dag i 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) en skyldighet för läkare att anmäla till länsstyrelsen om en körkortshavare av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort exempelvis på grund av alkoholmissbruk. Innan anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon. Med beaktande av den anmälningsplikt som läkaren redan har och då de situationer som nu är i fråga i

första hand syftar till att skydda den enskildes samt andra människors liv anser utredningen att personal inom hälso- och sjukvården skall ha möjlighet att kontakta polis eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, för att avvärja ett förestående eller pågående rattfylleribrott. Ett särskilt undantag från sekretessen för dessa fall bör därför göras.

Även om situationen mellan socialsekreteraren och den enskilde inte är helt jämförbar gör sig samma argument som ovan gällande även beträffande denna personalkategori. Det är inte heller här rimligt att personalen inte skulle tillåtas att agera genom att kontakta polisen då en person som är påverkad av alkohol eller droger avser att sätta sig i en bil för att köra, med de risker för såväl förarens som andra människors liv som detta innebär. Undantaget bör därför gälla även från socialtjänstsekretessen.

Utredningen föreslår att personal inom hälso- och sjukvården samt inom socialtjänsten skall ges möjlighet att lämna uppgift till polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet för att förhindra att någon gör sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Detta kan ske genom att en bestämmelse härom förs in i ett nytt stycke i 14 kap. 2 § sekretesslagen. Med den tekniken omfattas uppgifterna inte automatiskt av undantaget från frågeförbudet i 36 kap. 5 § fjärde stycket 1 rättegångsbalken. Detta synes inte heller nödvändigt då det måste anses tveksamt om uppgifterna alls omfattas av frågeförbudet. Frågeförbudet avser uppgifter som någon anförtratts eller i samband med ett förtroende fått kännedom om vilket knappast är fallet i dessa situationer.

14 Sjöfylleri

14.1 Inledning

I november 1999 tillsatte regeringen en utredning – Sjöfylleriutredningen – med uppgift att utreda frågan om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. I april 2001 överlämnade Sjöfylleriutredningen sitt betänkande Sjöfylleri (SOU 2001:30). Under remissbehandlingen möttes merparten av förslagen av sådan kritik att regeringen valde att inte gå vidare med lagstiftning.

Enligt direktiven skall denna utredning därför, med beaktande av Sjöfylleriutredningens betänkande och vad som i övrigt bör tillföras för ett ställningstagande, överväga om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt bör införas, föreslå hur en sådan gräns i så fall skall utformas och avgränsas samt utifrån detta även ta ställning till och lämna förslag om polisens och Kustbevakningens möjligheter att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. Utredningen skall även överväga andra metoder för att förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss.

14.2 Historik

Först år 1967 infördes en uttrycklig bestämmelse om onykterhet till sjöss i svensk rätt. I 325 § sjölagen (1891:35) föreskrevs nu straff för den som på fartyg fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och som varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom. Straffskalan omfattade böter eller fängelse i högst ett år.

Före år 1967 kunde den som varit onykter till sjöss lagföras endast med åberopande av sjötrafikförordningens bestämmelser

om vårdslöshet i trafik till sjöss eller enligt sjölagens och dåvarande sjömanslagens bestämmelser om ansvar för den som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållat en sjöolycka.

År 1991 delades sjölagens onykterhetsbrott in i två svårhetsgrader, sjöfylleri (325 §) och grovt sjöfylleri (325 a §). För sjöfylleri skulle dömas till böter eller fängelse i sex månader och för grovt sjöfylleri till fängelse i högst ett år. Några gränsvärden för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften infördes inte i sjölagens bestämmelser. Ett syfte med lagändringarna var att det i lagen skulle komma tydligare till uttryck att vissa gärningar skulle bedömas strängare än andra och att samma principer för påföljdsbestämningen skulle gälla vid onykterhet till sjöss som vid rattfylleri (prop. 1990/91:128 s. 16).

Straffet för grovt sjöfylleri höjdes år 1994, samtidigt som maximistraffet för grovt rattfylleri, från ett till två års fängelse. År 1999 ändrades bestämmelsen om grovt sjöfylleri på så sätt att en av de omständigheter som särskilt skulle beaktas vid bedömningen av om brottet var grovt var om gärningsmannen haft en alkoholkoncentration om minst en promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften.

14.3 Gällande rätt

14.3.1 Ansvarsbestämmelser i sjölagen

Den nu gällande sjölagen (1994:1009), som ersatte 1891 års sjölag, trädde i kraft den 1 oktober 1994. Bestämmelserna om sjöfylleri finns i 20 kap. 4–5 §§ sjölagen (1994:1009). Beträffande lagens territoriella giltighet hänvisas till vad som anges i avsnitt 14.3.6.

Bestämmelserna är uppdelade på sätt att 4 § föreskriver ansvar för den som gör sig skyldig till sjöfylleri av normalgraden medan 5 § avser grovt sjöfylleri. Bestämmelserna har följande lydelse.

4 § Den som framför ett fartyg eller i övrigt på 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, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 § Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall 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.

Enligt 4 § skall den dömas för sjöfylleri som framfört ett fartyg eller i övrigt fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och varit så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom.

Frågan om ett sjöfylleribrott skall anses som grovt skall avgöras med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. I 5 § anges fyra omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt.

I *punkten ett* anges en promillegräns om 1,0 promille alkohol i blodet eller motsvarande i utandningsluften. Promillegränsen infördes den 1 juli 1999 (prop. 1998/99:43, bet. JuU15, rskr. 166). Till skillnad från vad som gäller för grovt rattfylleri enligt trafikbrottslagen så räcker det inte att ett av rekvisiten, exempelvis promillegränsen är uppnådd för att döma för grovt sjöfylleri. För att den uppmätta promillehalten, eller halten i utandningsluften, skall få någon betydelse måste domstolen först ha konstaterat att de grundläggande rekvisiten för straffansvar i 4 § är uppfyllda. Domstolen skall således ha konstaterat att gärningsmannen fört fartyget eller i övrigt haft en syssla av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då varit så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom.

Den *andra punkten* tar sikte på fall där den misstänkte varit påverkad av något annat medel än alkohol eller där det inte finns någon bevisning om alkoholkoncentrationen.

Den *tredje punkten* tar sikte på att den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra på fartyget varit särskilt krävande till följd av fartygets egenskaper eller andra omständigheter. Enligt förarbetena (prop. 1990/91: 128 s. 23) ligger det i sakens natur att sådana omständigheter som fartygets storlek och med vilken fart

det har framförts eller kan framföras bör ha betydelse vid bedömning av hur allvarlig gärningen är. Vidare anges som exempel på andra förhållanden som kan vara relevanta i detta sammanhang väderleken, om färden sker i en livligt trafikerad farled eller om vattnen är särskilt svårnavigerade på sätt som innebär ökade risker för att en sjöolycka skall inträffa.

Enligt den *fjärde punkten* kan brottet vara att bedöma som grovt om förandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Straffet för sjöfylleri är böter eller fängelse i sex månader. Straffet för grovt sjöfylleri höjdes år 1994, samtidigt som maximistraffet för grovt rattfylleri, från ett till två års fängelse.

14.3.2 Fartygsbegreppet

Bestämmelserna om sjöfylleri är tillämpliga vid förande av alla typer av fartyg. Med fartyg avses i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) såväl skepp som båtar. Med skepp avses fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Andra fartyg benämns båt.

Begreppet fartyg definieras inte i sjölagen (1994:1009). Enligt regel 3 i de internationella sjövägsreglerna avses med fartyg varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet. Motsvarande regel återfinns i 1 kap. 3 § sjötrafikförordningen (1986:300). Även mindre båtar såsom roddbåtar och kanoter innefattas således i begreppet fartyg. Även segelbrädor faller in under begreppet fartyg.

I lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg används som definition för fartyg; fartyg, svävare, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss.

14.3.3 Gärningsmannabegreppet

Som angetts ovan kan såväl förare av ett fartyg som andra som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss ådömas ansvar för sjöfylleri.

Den första uttryckliga bestämmelsen om onykterhet till sjöss, som infördes år 1967, stadgade endast ansvar för den som på fartyg

fullgjort uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Samma begrepp användes beträffande ansvar för vållande till sjöolycka och i förarbetena (prop. 1966:145 s. 183) angavs att bestämmelsen borde kunna tillämpas också på annan än befälhavaren på fartyget. För handelsflottans del gäller det, skriver departementschefen, t.ex. tjänstgörande lots, maskinchef, styrman, maskinist, radiotelegrafist, rorgångare och utkiksman.

Genom en omformulering av bestämmelsen kom regleringen att lyda ”den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss”. Ändringen gjordes i samband med att sjötrafikförordningens bestämmelser om vårdslöshet i sjötrafik och om obehörigt avvikande från olycksplats arbetades in i sjölagen år 1986. För att tydligare framhäva att bestämmelsen om ansvar för sjöfylleri avsåg också de som framförde fritidsbåtar förordade departementschefen att man nu också gjorde en mindre omformulering av 325 § (prop. 1985/86:85 s. 15).

Frågan om vad som innefattas i begreppet ”den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss” har vållat en del problem i den praktiska tillämpningen.

Ovan redovisade uttalande i förarbetena till 1967 års lagändringar är lätt att applicera inom yrkessjöfarten och torde där inte vålla några större tillämpningsproblem. Allt eftersom förhållandena ändras ombord torde även andra yrkeskategorier än de i förarbetena till 1967 års lagstiftning angivna, som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, kunna komma att omfattas.

När det gäller fritidsbåtstrafiken vållar tillämpningen av begreppet större problem. Det kan ibland vara svårt för domstolarna att fastställa vem som framfört fartyget och vem eller vilka som fullgjort uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. På en fritidsbåt är det oftast inte fråga om besättningsmedlemmar med fasta arbetsuppgifter på samma sätt som inom yrkestrafiken utan här är det i stället beroende på båtens typ och storlek vilken besättning den har och hur ansvarsfördelningen mellan besättningsmedlemmarna sker.

Inför ändringarna i sjölagen 1991 uttalades att när det gäller mindre båtar som kan föras av endast en person torde straff för sjöfylleri i första hand komma i fråga för den som styr båten. Även i sådana fall, angav man, kan dock annan person som finns på båten

ha ett sådant ansvar för färden att det kan komma i fråga att döma honom för sjöfylleri (prop. 1990/91: 128 s. 22).

Frågan om ansvar för annan än den som styr båten har behandlats i RH 1988:131, NJA 1991 s. 636 och RH 1992:63.

I *RH 1988:131* konstaterade hovrätten att fråga var om en mindre fritidsbåt som kunde manövreras av föraren ensam. Någon uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten återstod därför, enligt hovrätten, inte för annan ombordvarande. Åklagaren hade inte påstått att den tilltalade hade fört båten och åtalet ogillades därför.

I *NJA 1991 s. 636* gjorde åklagaren gällande att den tilltalade fört en motorbåt i Malmö hamn oaktat han var så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det måste antas att han inte kunde utföra vad som ålegat honom på ett betryggande sätt. För det fall det inte var styrkt att den tilltalade fört båten gjordes gällande att han som befälhavare ombord hade haft att fullgöra uppgifter av väsentlig betydelse och att han på grund av alkoholpåverkan inte kunnat fullgöra vad som ålegat honom på ett betryggande sätt.

Den tilltalade som dels hade druckit ett par öl under dagen, dels hade för avsikt att förtära alkohol ombord hade bett en taxichaufför att följa med honom och föra båten. Innan färden gav han taxichauffören viss information om hur båten fungerade. När de kom in i Malmö hamn blev de upphunna av en flygbåt, som nalkades med hög fart akter ifrån. De ökade då farten på sätt att båten kom att passera framför flygbåten. Därpå gick de in och förtöjde. Strax efter att de förtöjt kom polis och tullpersonal till platsen.

Tingsrätten ansåg det inte visat att den tilltalade fört båten. Enligt tingsrättens bedömning hade den tilltalade inte heller fullgjort någon uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss då han överlämnat förandet till taxichauffören och åtalet ogillades därmed.

I hovrätten gjordes endast gällande att den tilltalade hade haft att fullgöra uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och att han på grund av alkoholpåverkan ej kunnat utföra vad som ålegat honom. Hovrätten fällde den tilltalade till ansvar i enlighet med åklagarens yrkande.

Målet prövades av Högsta domstolen (HD) som anförde i sina domskäl att fråga var om en mindre fritidsbåt som kunde föras av en person och alltså var av sådant slag att ansvaret enligt 325 § sjölagen i första hand åvilade den som styrde båten. För att även

den tilltalade, som förfogade över båten, skulle hållas ansvarig enligt detta lagrum måste, uttalade HD, krävas att han inte kunde anses ha överlämnat det fulla ansvaret för båtens framförande och säkerheten till sjöss till taxichauffören utan ha haft för avsikt att själv hålla uppsikt över hur denne fullgjorde sin uppgift och vid behov ingripa med ordergivning eller andra korrigerande åtgärder.

Omständigheterna visade, ansåg HD, att den tilltalade när han organiserade båt färden just ville försäkra sig om att han inte skulle kunna ställas till svars för att i berusat tillstånd ha framfört båten eller på annat sätt ha medverkat vid navigeringen. Taxichauffören var, när han mot betalning åtog sig uppdraget, medveten om detta skäl till att han anlätades, och måste med hänsyn härtill också anses ha accepterat att det var han som ensam skulle svara för navigeringen. Ingenting tydde på att taxichauffören var oförmögen att utföra det uppdrag han åtagit sig; han hade sedan tidigare viss erfarenhet av motorbåtar och fick dessutom, innan färden, viss information om hur båten fungerade. Inte heller ansåg HD att det framkommit att den tilltalade under färden hade ingripit i navigeringen på ett sätt som skulle kunna tyda på att taxichauffören hade utfört sitt uppdrag osjälvständigt och under den tilltalades överinseende. Vad som förekommit i målet kunde därför, anförde HD, inte anses ge vid handen att den tilltalade fullgjort uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Åtalet för brott mot sjölagen ogillades därför.

I *RH 1992:63* övervägde hovrätten möjligheten att döma ägaren av båten till ansvar för sjöfylleri trots att denne vid det aktuella tillfället inte styrde båten. Hovrätten konstaterade att närmast att bära straffrättsligt ansvar för hur en båt som i det ifrågavarande fallet förs och handhas i regel måste vara den som faktiskt sitter till rors. Detta hindrar emellertid inte, fortsatte hovrätten, att även annan samtidigt kan bära sådant ansvar, antingen som gärningsman eller som medverkande.

Den av de ombordvarande som fick antas vara den åt vilken den tilltalade vid ett visst tillfälle hade överlämnat att föra båten ansågs av hovrätten sjövan nog att betros med att föra båten på egen hand och att därvid själv efter omständigheterna avgöra i vad mån han behövde påkalla biträde av annan. Sätillvida var det, slog hovrätten fast, försvarligt av den tilltalade att överlämna uppgiften till denne utan att sedan vaka över hur den fullgjordes. Omständigheterna väckte visserligen tvivel om huruvida den till vilken uppgiften överlämnats var nykter nog att föra båten på ett betryggande sätt,

men bevisningen i målet tillät, enligt hovrätten, inte någon säker slutsats om hur det egentligen hade förhållit sig härmed. Även i den delen måste det således antas ha varit försvarligt av den tilltalade att betro den andre med föraruppgiften utan övervakning. Vad gällde själva olyckstillfället var det oklart vem som hade fört båten. Bevisläget tillät följaktligen inte någon säker slutsats rörande ansvarsförhållandena ombord vid detta tillfälle. I brist på klarhet om detta kunde den tilltalade inte heller fällas till ansvar för att han vid detta tillfälle varit för onykter för att kunna gripa in som befälhavare på ett sjömässigt betryggande sätt. Åtalet ogillades.

14.3.4 Särskilda överenskommelser för yrkestrafiken

Utöver sjölagens bestämmelser om sjöfylleri finns inom handels- sjöfarten särskilda överenskommelser om promillegränser för alla anställda ombord på fartyg. Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening slöt i maj 1995 ett kollektivavtal om en gemensam policy för alkohol och drogfrågor. (Avtal om alkohol – och drogpolicy, bilaga till protokoll daterat den 24 maj 1995 angående antagande om avtal om alkohol- och drogpolicy). I september 1996 slöts ett kollektivavtal med i huvudsak samma riktlinjer mellan Sveriges redareförening och SEKO-Sjöfolk. Avtalen gäller mellan de avtalande parterna ombord på svenska fartyg.

Avtalen innehåller bestämmelser om att befattning med narkotika är förbjuden under hela anställningstiden samt om att missbruk av alkohol, dopingpreparat eller trafikfarliga läkemedel inte får förekomma. Alkoholhalter i blodet över 0,2 promille under arbetstid respektive över 0,4 promille under övrig tid är inte tillåtna. Uppgifter i fartygets säkerhetsorganisation måste alltid kunna fullgöras på ett fullt tillfredsställande sätt. Avvikelser kan ske genom lokala avtal under förutsättning av de centrala parternas godkännande.

Alkohol- eller drogtester skall utföras när arbetsgivaren eller befälhavaren avgör att det skall ske. Tester får genomföras vid nyanställningar, läkarundersökningar, som periodvis återkommande tester, som slumpvisa tester eller vid olycksfall. Även hur testerna skall genomföras regleras i avtalet.

Misstänkta överträdelser mot policyn skall utredas snarast möjligt. Åtgärder skall vidtas mot bakgrund av policyn och tanken skall vara att den anställde skall kunna återvända till sin arbetsplats.

14.3.5 Behörighetsregler

Yrkessjöfarten

För yrkessjöfarten finns ett flertal regleringar både vad avser utbildning och behörighet. Bestämmelserna finns i konventioner som Sverige anslutit sig till (i första hand STCW-konventionen) samt i svenska lagar och förordningar.

STCW-konventionen (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) trädde i kraft år 1984. Konventionen var det första försöket att fastställa minimistandarder i fråga om utbildning, certifiering och bemanning för sjöfolk, vilka skulle gälla över hela världen. Delar av innehållet har införlivats i svensk rätt och återfinns närmast i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

I fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns bl.a. bestämmelser om fartygs sjövärdighet, fartygs lastning, passagerarfartyg, fartygs bemanning samt arbetsmiljö. I fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) finns föreskrifter i anslutning till lagen. Om olika behörigheter och specialbehörigheter för sjöpersonal finns föreskrifter i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal.

Sjöfartsverket beslutar föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörighet för sjöpersonal. Sjöfartsverket är också den myndighet som meddelar bemanningsföreskrifter, provar behörighetsvillkor och utfärdar behörighetsbevis och certifikat.

Fritidsbåtar

I 1 § kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar anges att fritidsbåt, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, får föras endast av den som har avlagt skepparexamen, har nautisk utbildning från sjöbefälsskola eller annan utbildning som Sjöfartsverket bestämmer (förordningen [1970:344] om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar). Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna bestämmelse kan dömas till böter (2 § samma kungörelse). Sjöfartsverket får i särskilt fall medge undantag från kravet på skepparexamen i den mån kravet på sjösäkerhet inte eftersätts. Det vanligaste är att förare av så stora fritidsbåtar har ett s.k. kustskepparintyg. Det förutsätter en utbildning och en examination som Sjöfartsverket –

inom ramen för samarbetet med fritidsbåtsorganisationerna – har skapat genom Nämnden för båtutbildning.

För fritidsbåtar som har en längd som understiger 12 meter finns inga särskilda behörighetskrav. Där gäller ett frivilligt system med s.k. förarintyg för fritidsbåtar som skall visa att innehavaren vid prövning visat sig ha kunskaper om sjövägsregler, navigation, båtlivskunskap m.m. för att föra fritidsbåt inomskärs och i skyddade vatten.

Nämnden för båtutbildning

Nämnden för båtutbildning är en ideell förening med en arbetande styrelse bestående av representanter från Sjöfartsveket samt de tre största båtorganisationerna; Svenska Båtunionen (SBU), Svenska Kryssarklubben (SXX) och Svenska Seglarförbundet (SSF). Nämnden administrerar olika frågor som har med båtutbildning att göra. Bl.a. fastställer man förutsättningar och kunskapskrav för olika intyg såsom förarintyg och kustskepparintyg och auktoriserar de förhållningsförrättare som finns runt om i landet. Nämnden för också ett register över utfärdade intyg.

14.3.6 Svensk straffrättslig jurisdiktion

Territorialitetsprincipen och havsrättskonventionen

De grundläggande bestämmelserna om svensk straffrättslig jurisdiktion finns i 2 kap. brottsbalken. I 1 § ges uttryck för den s.k. *territorialitetsprincipen*; den som har begått brott här i riket skall dömas enligt svensk lag och av svensk domstol. Med uttrycket här i riket avses Sveriges landterritorium och svenskt sjöterritorium samt luftrummet ovanför land- och sjöterritoriet.

Från territorialitetsprincipen finns vissa undantag. I 2 kap. 5 § brottsbalken anges att åtal för brott som begåtts inom riket på utländskt fartyg av utlänning mot utlänning eller mot utländskt intresse, inte må väckas utan att förordnande därom meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill.

Enligt 2 kap. 7 § brottsbalken gäller i fråga om svensk lags tillämplighet och svensk domstols behörighet, utöver vad som i övrigt sägs i kapitlet, de begränsningar som följer av allmänt

erkända folkrättsliga grundsatser eller, enligt vad därom särskilt är stadgat, av överenskommelser med främmande makt.

Vilket som är Sveriges sjöterritorium är preciserat i lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium. Där anges att Sveriges sjöterritorium omfattar inre vatten och territorialhavet.

Till *inre vatten* räknas insjöar, vattendrag, kanaler, vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär och intill räta linjer som regeringen bestämmer. I Öresund mellan Klagshamns fyr och Kullen räknas dock endast hamnar till inre vatten.

Till *territorialhavet* räknas, med vissa undantag, det utanför Sveriges landområden och inre vatten belägna vattenområdet med en bredd av tolv nautiska mil från baslinjerna. Vad som utgör baslinjer anges i 4 § samma lag.

Angivandet av vad som räknas till inre vatten och territorialhavet bygger på regleringen i FN:s havsrättskonvention (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea). Havsrättskonventionen trädde i kraft den 16 november 1994, ratificerades av Sverige den 13 juni 1996 och är sedan den 25 juli 1996 bindande för Sverige.

Av konventionen framgår att kuststaten har full suveränitet över sitt inre vatten och sitt territorialhav. Dock att kuststatens suveränitet över territorialhavet inskränks genom principen om utländska fartygs rätt till s.k. oskadlig genomfart, se vidare nedan.

Utanför territorialgränsen har stater enligt havsrättskonventionen rätt att inrätta en till territorialhavet *angränsande zon* (tilläggszon). En angränsande zon får sträcka sig 24 nautiska mil räknat från baslinjen. Inom den angränsande zonen kan kuststaten utöva nödvändig kontroll för att hindra överträdelser av sina lagar och förordningar om tullar, skatter, invandring eller hälsovård samt hindra och bestraffa de överträdelser som begåtts.

Kuststaten har också rätt att utanför territorialgränsen inrätta en *exklusiv ekonomisk zon* (EEZ). Zonen får inte sträcka sig längre än 200 nautiska mil från baslinjerna. Konventionen ålägger kuststaten en plikt att bevara dessa tillgångar liksom en skyldighet för alla stater att samarbeta om bevarandet av fiskbeståndet i det fria havet, inklusive sådana bestånd som rör sig såväl i det fria havet som i staternas exklusiva ekonomiska zoner. Kuststaten ges också jurisdiktion för att inom den ekonomiska zonen bygga och använda konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner, att utöva forskning samt skydda och bevara den marina miljön.

För att de särskilda befogenheterna skall kunna utnyttjas i den angränsande respektive ekonomiska zonen krävs att staterna inrättar sådana zoner. Sverige har genom lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon inrättat en ekonomisk zon. Däremot har Sverige inte inrättat någon angränsande zon. Regeringen har dock gett uttryck för att så bör göras (prop. 1995/96:140 s. 159 ff.).

I 15 § lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon anges att svensk lag skall tillämpas även på en konstgjord ö, anläggning eller annan inrättning som tillkommit med stöd av nämnda lag på samma sätt som om inrättningen etc. varit belägen inom riket.

Rätten till oskadlig genomfart

Enligt havsrättskonventionen skall alla staters fartyg åtnjuta rätt till oskadlig genomfart av territorialhavet. Rätten till oskadlig genomfart är en inskränkning i den territoriella jurisdiktionen.

I artikel 18 anges att med genomfart avses färd genom territorialhavet i syfte att passera detta hav utan att inlöpa till inre vatten eller anlöpa en redd eller hamnanläggning utanför inre vatten, eller inlöpa till eller gå till havs från inre vatten eller anlöpa eller lämna sådan redd eller hamnanläggning. Genomfarten skall vara oavbruten och skyndsam, dock att man har rätt att stoppa och ankra under vissa särskilda förhållanden. Genomfart är oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. I artikel 19 räknas tolv olika verksamheter som kan anses störa kuststatens lugn, ordning eller säkerhet upp.

Artikel 21 föreskriver att en kuststat får anta lagar och förordningar i enlighet med konventionens bestämmelser och andra folkrättsliga regler om oskadlig genomfart med avseende på alla eller något av de ämnen som räknas upp i artikelns punkt 1 a-h. Kuststatens regelverk kan avse bl.a. sjösäkerhet och reglering av trafiken till sjöss, förhindrande av överträdelser av kuststatens lagar och andra författningar om fisk, tullar, skatter, invandring eller hälsovård m.m.

För utövande av straffrättslig jurisdiktion inom territorialhavet uppställer artikel 27 vissa restriktioner för handelsfartyg och statsfartyg som används för kommersiella ändamål. Om det inte handlar om ett fartyg som är på ingående till kuststatens inre vatten eller på väg ut från detta, bör kuststaten inte utöva sin straffrättsliga jurisdiktion för att anhålla någon person eller göra

efterforskning med anledning av brott som begåtts ombord på fartyget under dess genomfart. Undantag görs dock för fall där brottets följder sträcker sig till kuststaten, om brottet är av sådant slag att det stör lugnet i landet eller ordningen på territorialhavet, om de lokala myndigheternas bistånd begärts av fartygets befälhavare eller av flaggstatens diplomatiska eller konsulära tjänstemän eller om sådana åtgärder är nödvändiga för att undertrycka olaga handel med narkotika eller psykotropa ämnen.

I artiklarna 31 och 32 finns ytterligare bestämmelser för örlogsfartyg och andra statsfartyg som används i icke kommersiellt syfte.

14.4 Utländsk rätt

14.4.1 Finsk, norsk, dansk och tysk rätt

Finland

I Finland finns reglerna om sjöfylleri i 23 kap. 5 § strafflagen. Bestämmelsen som gäller såväl fritidsbåtstrafik som yrkestrafik lyder enligt följande.

Den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha

1) förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller minst 0,44 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, skall för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

För fylleri i sjötrafik döms dock inte om det fartyg som manövreras är en roddbåt, en segeljolle eller ett med dessa jämförbart fartyg eller då den uppgift som avses i 1 mom. har utförts i ett sådant fartyg. För fylleri i sjötrafik krävs således att alkoholhalten i blodet uppgår till minst 1,0 promille eller till 0,44 milligram per liter i utandningsluften eller att den misstänktes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt. Dessutom krävs i båda fallen att omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet.

Ansvar kan ådömas den som manövrerar ett fartyg eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet. Vid sidan

av befälhavaren kan alltså fartygets styrman, lots, maskinchef, maskinmästare eller radiotelegrafist ställas till svars. En person utanför fartyget kan inte göra sig skyldig till fylleri i sjötrafik.

Utgångspunkten är att reglerna gäller alla slags fartyg. Ansvar är dock uteslutet om det är fråga om en roddbåt, en segeljolle eller jämförbart fartyg, vars framförande i sig inte förorsakar fara för annans säkerhet.

Reglerna omfattar i princip samtliga farvatten. Vid bedömningen av prestationsförmågan beaktas bl.a. fartygsslaget, lasten, hastigheten och trafikförhållandena. Det är t.ex. inte straffbart att framföra en långsam och säker fiskebåt på ett avsides vattenområde, om detta inte kräver en felfri prestationsförmåga och inte orsakar annan fara.

Någon särskild grund för ansvarsfrihet gällande fylleri i sjötrafik finns inte. I nödsituationer kan bestämmelser om ansvarsfrihet i strafflagens allmänna del (4 kap. 5 § strafflagen), bli tillämpliga.

Enligt finsk rätt förutsätter nöjeskörning med båt i allmänhet inte någon särskild behörighet. I 6 § 1 mom. sjötrafiklagen föreskrivs dock att ett fartyg inte får framföras av en person som med hänsyn till förhållandena inte innehar den ålder och inte besitter den förmåga och skicklighet som krävs. Enligt 2 mom. får ett motordrivet fartyg som skall vara registrerat framföras endast av en person som har fyllt 15 år.

Besättningen på båtar, som är längre än 25 meter eller vars motor är starkare än 500 kwh skall inneha behörighetsbrev beroende på uppgiften. Fartygets befälhavare, maskinchef, styrman, maskinmästare och radiotelegrafist kan på grund av fylleri i sjötrafik bli av med sitt behörighetsbevis under viss tid. (Se förordningen (1997/1256) samt 20 kap. 10 § sjölagen.)

För att kontrollera nykterheten till sjöss kan polisen och vissa andra myndigheter låta personer som kan straffas för sjöfylleri slumpartat genomgå utandningsprov för att konstatera om personen är påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel. Den som vägrar att genomgå provet kan enligt 5 kap. 9 § sjötrafiklagen underkastas kroppsbesiktning vilket innebär att blodprov kan tas.

En arbetsgrupp har på uppdrag av Sjöfartsstyrelsen i mars 2005 avgett ett betänkande angående säkerhetskort för förare. I betänkandet anses det inte nödvändigt att samtliga förare skall ha ett obligatoriskt säkerhetskort. I stället föreslår man att förare av nöjesbåtar som överskrider en viss längd eller motoreffekt skall inneha ett behörighetsbrev. I betänkandet föreslås också en mer

omfattande utredning och en diskussion om en sänkning av promillegränsen från 1,0 till 0,5 promille. Vidare föreslås att bestämmelsen om fylleri i sjötrafik skall tillämpas också på roddbåtar, jollar eller med dem jämförbara farkoster, eftersom en stor del av drunkningsolyckorna inträffar från små båtar vid en berusning som överstiger 1,0 promille.

Norge

Enligt norsk rätt är sjöfyllerireglerna olika beroende på båtens storlek. För båtar som inte är längre än 15 meter finns regleringen i småbåtsloven (lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter). För båtar som är 15 meter eller mer finns från den 1 juli 2005 regleringen om onykterhet till sjöss i ett nytt 6 A kapitel i sjøloven. I 33 § småbåtsloven föreskrivs följande.

Under påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel må ingen føre eller forsøke å føre en småbåt som har:

1. motor som fremdriftsmiddel, eller
2. seil som fremdriftsmiddel og en største lengde på 4,5 meter eller mer.

Føreren av en småbåt som nevnt i første ledd regnes alltid som påvirket når han eller hun:

1. har en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,8 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller
2. har en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,4 milligram per liter luft.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.

En båtfører som forstår eller må forstå at det kan bli politiettersforskning på grunn av føringen, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timene etter at føringen er avsluttet. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Som påverkad räknas alltid den som har en alkoholkoncentration i blodet som uppgår till 0,8 promille eller mer.

När det gäller behörigheten så anges i 32 § småbåtsloven att ingen som på grund av sitt tillstånd kan anses som olämplig får föra eller försöka föra en småbåt. Detta gäller oavsett om tillståndet är hänförligt till påverkan av alkohol eller annat berusande eller

bedövande medel, sjukdom, trötthet eller andra omständigheter. Några behörighetskrav för övrigt för att få föra småbåt finns inte.

I 34 § småbåtsloven finns undantag från reglerna såvitt gäller nödsituationer. Där föreskrivs att bestämmelserna i 31–33 §§ småbåtsloven inte gäller för den som för eller försöker föra en småbåt för att rädda person eller gods från allvarlig fara, när omständigheterna berättigar föraren att anse att faran är särskilt betydande i förhållande till den fara som förandet av båten medför.

När det gäller kontrollen av nykterheten så är det enligt 36 § småbåtsloven möjligt för polisen att under vissa förutsättningar göra rutinkontroller av nykterheten till sjöss. 36 § föreskriver:

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) av en båtfører når:

1. det er grunn til å tro at båtføreren har overtrådt bestemmelsene i § 33,
2. båtføreren med eller uten egen skyld er innblandet i en ulykke, eller
3. båtføreren er blitt stanset som ledd i kontroll av båttrafikken.

Dersom resultatet av alkotesten eller andre forhold gir grunn til å tro at båtføreren har overtrådt bestemmelsene i § 33, kan politiet fremstille båtføreren for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted når føreren nekter å medvirke til alkotest.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve kan tas av lege, offentlig godkjent sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller når andre særlige grunner taler for det.

För båtar som är 15 meter eller mer gäller enligt 143 § sjöloven en promillegräns om 0,2 promille för föraren av båten, för andra som utför eller försöker utföra uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss samt även för lots.

Reglerna gäller inom samtliga farvatten som tillhör Norge och oavsett vad fartyget används till.

Några särskilda bestämmelser om nöd finns inte. Vilka nödregler som gäller framgår av 47 § straffeloven.

När det gäller kontrollen av nykterheten på dessa större fartyg har polisen möjlighet att i enlighet med 145 § sjölagen genomföra rutinkontroller under samma förutsättningar som enligt 36 § småbåtsloven. Om rutinkontrollen ger anledning att tro att den som kontrollerats gjort sig skyldig till överträdelse av bestämmelserna om sjöfylleri får utandningsprov, blodprov eller klinisk undersökning göras. Vid vägran att medverka får kroppsbesiktning göras.

Samtidigt som de nya reglerna i den norska sjölagen träder i kraft kommer Kustbevakningen i Norge att få samma befogenheter som polisen att genomföra kontroller av nykterheten på besättningen på de fartyg som omfattas av reglerna.

Före den 1 juli 2005 fanns i norsk rätt regler om ”avholdsplikt” i lov 16.juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold för personer i visse stillningar fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Avholdsplikten gällde bara fartyg i näringsverksamhet. Bestämmelsen är numera flyttad till 144 § sjøloven. Där framgår nu att den som för ett fartyg som är 15 meter eller längre och som används i näringsverksamhet eller en småbåt som omfattas av förbudet i 33 § första ledet småbåtsloven och som används till passagerartransport i näringsverksamhet inte får nyttja alkohol eller annat berusande eller bedövande medel i tjänsten. Förbudet gäller också den som utför eller försöker utföra tjänst som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Förbudet gäller också åtta timmar innan det att arbetet börjar. Den som överträder bestämmelsen straffas med böter eller fängelse i ett år.

Danmark

I Danmark finns för närvarande inte någon fast promilleregler för sjötrafiken. Dock finns ett krav på att den som för fartyget eller i övrigt utför en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss skall vara i sådant skick att han kan utföra tjänsten på ett fullt betryggande sätt.

Den nu gällande regeln finns i 29 § lov om sikkerhed til søs och anger att den som framför eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och är så påverkad av alkohol eller annat medel att han inte är i stånd att fullgöra sin uppgift på ett betryggande sätt skall kunna dömas till böter eller fängelse två år. Bestämmelsen omfattar samtliga fartyg, dvs. även roddbåtar och segelbrädor och gäller såväl fritidsbåtar som fartyg i näringsverksamhet. Bestämmelsen kan också under vissa förhållanden tillämpas på utländska fartyg.

Kontroll om huruvida något gjort sig skyldig till ”spiritussejlads” sker i de flesta fall i samband med en olycka eller efter en anmälan.

Behörighetsregler finns i Danmark för förande av såväl segelbåtar som motorbåtar. Beroende på båt och storlek finns dels regler om ålder, dels regler om vad som krävs för att få ett

”duelighedsbevis”. Med stöd av Lov om skibes besætning bestemmer Søfartsstyrelsen, i vad som kan liknas vid föreskrifter, vad som skall gälla för respektive duglighetsbevis.

Den 30 november 2005 lade den danska Søfartsstyrelsen fram ett förslag om ändring av den danska lagstiftningen. Tanken är att den nya lagen skall antas av det danska folketinget under våren 2006. Den föreslagna lydelsen är följande.

§ 29 a. For spiritussejlads straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,20 promille. For fritidsfartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskra­v til fartøjets fører og eventuelle styrmand, straffes den pågældende dog kun for spiritussejlads, såfremt alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,50 promille.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskra­v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. Førere af vandscootere mv. straffes dog for spiritussejlads, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,50 promille.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 1 finder ikke anvendelse, når et fritidsfartøj er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads.

Stk. 4. For spiritussejlads straffes endvidere den, som fører et skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Stk. 5. Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for et udenlandsk fritidsfartøj, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskra­v, hvis fartøjet havde ført dansk flag.

Stk. 6. Politiet kan til enhver tid forlange, at personer, der er omfattet af bestemmelserne om spiritussejlads i denne lov, foretager udåndingsprøve.

Stk. 7. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt bestemmelserne om spiritussejlads, eller vedkommende nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge.

§ 29 b. Spiritussejlads efter § 29 a straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder. Spiritussejlads i robåde og lignende fartøjer, som ikke føres frem ved sejl- eller motorkraft, straffes dog med bøde.

Förslaget innebär att det skall införas en ny paragraf med en promilleregler om 0,2 promille för fartyg i näringsverksamhet samt 0,5 promille för fritidsbåtar för vilkas förande det finns krav på utbildning.

Dessutom föreslås en generell regel enligt vilken man kan döma den som intagit alkohol eller annat medel i sådan omfattning att personen inte kunnat fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Den bestämmelsen omfattar alla typer av fartyg, dvs. också mindre båtar som jollar, roddbåtar och kanoter. Bestämmelsen gäller också då fartyg ligger i hamn eller för ankare. Detta då det även när båten ligger förtöjd kan finnas behov av att flytta eller förtöja om den.

Utbildningskrav för fritidsbåtstrafiken gäller generellt för båtar som är längre än 15 meter samt för snabbgående båtar under 15 meter under vissa premisser. I förslaget anges följande beträffande utbildningskravet för snabbgående båtar.

Speedbådsbevis kræves til førere af planende fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 og med en vis fremdrivningseffekt i forhold til fartøjets størrelse, samt for fritidsfartøjer med en længde under 4 meter og en fremdrivningseffekt på 19 kW (svarende til ca. 25 HK) eller derover, jf. bekendtgørelse nr. 185 af 26. marts 1999 om uddannelseskrav m.v. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 (speedbådsførerbekendtgørelsen). Ved et planende fartøj forstås et fartøj med V-formet bund, et bredt fladt agterskib og ingen egentlig køl, eller fartøjer, der er bygget på en sådan måde, at skroget ved en vis hastighed løftes delvist ud af vandet.

Den faste promillegrænse vil endelig omfatte vandscootere mv. Begrebet vandscooter mv. skal fortolkes i overensstemmelse med bestemmelserne i Miljøministeriets regulering af sejlads med vandscootere mv., jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 611 af 4. juli 1994 med senere ændringer. Bekendtgørelsen omfatter vandscootere, luftpudefartøjer og andre motordrevne sportsfartøjer af tilsvarende karakter, der er konstrueret til at blive fremført af personer, der står eller sidder på fartøjet.

Regleringen skall omfatta både den som för båten och den som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

När det gäller straffskalorna så föreslås samma straff som i trafiken; böter eller fängelse ett år och sex månader. Tanken är också att straffmätningen skall ske efter samma riktlinjer. För den som har upp till en promille alkohol i blodet skall straffet bestämmas till böter. För den som har över en promille alkohol i blodet skall straffet bestämmas till fängelse. Vid straffmätningen

skall man vidare ta hänsyn till om det föreligger några försvårande omständigheter som att den tilltalade åsidosatt en sjöregel.

Härutöver föreslås bl.a. regler om att den som fört ett fartyg berusad kan fränkännas sin rätt att föra fartyg.

Tyskland

I Tyskland gäller för närvarande en promillegräns om 0,8 för befälhavaren och ytterligare några ombordvarande på viktiga befattningar. På grund av ett flertal olyckor orsakade av berusade förare håller man dock på att anta nya regler när det gäller sjöfylleri.

För samtliga typer av fartyg, även de för nöjestråfik, skall en promillegräns om 0,5 promille gälla för befälhavaren, rorsman samt för varje annan besättningsmedlem med säkerhetsrelaterade uppgifter.

För fartyg som transporterar farligt gods, oljetankers, fartyg som transporterar atomavfall och för passagerarfartyg (definierade enligt SOLAS¹) skall ett totalförbud mot alkoholkonsumtion gälla för befälhavaren. För den övriga personalen på fartyget skall gränsen om 0,5 promille gälla.

Reglerna skall gälla i tyska farvatten samt även i farvatten inom landet såsom Elbe, Weser och Jade.

När det gäller påföljderna så kommer en promillehalt under 1,1 promille att straffas med böter och en promillehalt däröver med fängelse upp till ett år. För det fall man orsakar en olycka under påverkan av alkohol skall fängelse upp till fem år kunna utmätas.

I Tyskland finns särskilda krav på licens/tillstånd för att få föra fritidsbåtar. Sökande måste bl.a. visa att de är pålitliga på sätt att de inte straffats för något trafikbrott.

När det gäller kontrollen av nykterheten till sjöss så är det möjligt för såväl sjöpolisen som gränspolisen att kontrollera nykterheten om de har anledning att befara att ett brott har begåtts. Någon möjlighet att ta sållningsprover finns varken till sjöss eller i hamnar.

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea.

14.4.2 Internationella organisationer och normsystem

IMO

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den maritima miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom organisationen utvecklar man internationella överenskommelser i form av konventioner och resolutioner rörande sjösäkerhet och miljöskydd. I detta sammanhang är STCW-konventionen av särskild betydelse. Enligt konventionens 35 § rekommenderas att en promillegräns om högst 0,8 promille föreskrivs i den nationella lagstiftningen.

I detta sammanhang kan nämnas att Sverige tillsammans med åtta andra europeiska länder, bl.a. Tyskland och Danmark, i en inlaga till IMO:s Maritime Safety Committees möte i maj 2006 gjort en framställan om att införa en obligatorisk nedre promillegräns på mellan 0,2 och 0,3 promille i STCW-konventionen.

EU

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete och inriktas primärt på ett effektivt och enhetligt införande av de inom IMO träffade internationella överenskommelserna.

EU:s samlade policydokument i frågor rörande sjösäkerhet finns i kommissionens meddelande A Common Policy of Safe Seas, från februari 1993. A Common Policy of Safe Seas följdes i mars 1996 av kommissionens grönbok Mot en ny sjöfartsstrategi. I grönboken föreslår kommissionen att sjöfartspolitikerna bör grunda sig på en enhetlig tillämpning av internationellt antagna regler samt att vissa av IMO:s icke bindande resolutioner skall kunna göras tvingande genom gemenskapslagstiftning.²

Härutöver finns några direktiv, bl.a. om gemensamma regler för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg samt det s.k. fritidsbåtsdirektivet enligt vilket man fastställer krav som är nödvändiga för fritidsbåtarnas fria rörlighet. Fritidsbåtsdirektivet är genomfört i svensk lag genom lagen (1992:1534) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.

² SOU 1998:158 s. 347.

Kommissionen har inte rekommenderat någon nedre gemensam promillegräns när det gäller sjötrafiken på sätt som man gjort för vägtrafiken.

14.5 Bakgrunden till 1999 års promilleregler

Frågan om att införa promilleregler för sjötrafiken har varit aktuell under lång tid. Redan när man år 1967 införde bestämmelserna om sjöfylleri i sjölagen togs frågan om en särskild promillegräns upp. Med hänsyn till de särpräglade förhållandena på sjön ansåg departementschefen dock att en promilleregler skulle kunna leda till en alltför onyanserad straffrättskipning. I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av propositionen godtog lagutskottet skälen mot en promilleregler och utskottet uttalade att en generell sådan regel inte var genomförbar (1LU 1967:3). Utskottet underströk dock vikten av att utredning om alkohol-koncentrationen i gärningsmannens blod användes som ett led i bevisningen om berusningsgraden. Utskottet framhöll vidare att det inte ansåg att frågan om en promilleregler var slutligt löst utan att saken kunde komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklats mer och övervakningen inom sjöpolisen förstärkts.

I riksdagen väcktes i början av 70-talet ett antal motioner i vilka hemställdes om en utredning av frågan om införande av promilleregler även inom sjötrafiken.

I betänkandet Båtliv Samhället och fritidsbåtarna, SOU 1974:95, diskuterade Fritidsbåtsutredningen frågan om införande av en särskild promilleregler för förare av fritidsbåtar. Utredningen ansåg inte att promilleregler skulle införas. Utredningen ansåg att dåvarande 325 § sjölagen i stor utsträckning tillgodosåg kravet på en reglering av alkoholförtäringen på sjön. Man pekade också på att kontrollen och övervakningen inte var tillräcklig och att den inte kunde jämföras med vad som gällde för motsvarande lagstiftning för vägtrafiken, samt att det torde krävas en mycket omfattande och kostnadskrävande utbyggnad av bevakningsresurserna och en väsentligt utökad information om en promilleregler skulle få någon nykterhetsfrämjande effekt. Speciellt svårösta ansåg utredningen bevakningsproblemen vara beträffande landets insjöar där en mycket stor del av fritidsbåtarna fanns och ett stort antal olyckor inträffade.

Vidare framhöll utredningen att den överväldigande delen av fritidsbåtbeståndet var av den storleksordningen och karaktären att båtarna knappast med fog kunde hävdas utgöra någon större sjösäkerhetsrisk för andra sjötrafikanter, även om de skulle framföras av en alkoholpåverkad förare. Dessutom menade utredningen att båtlivets speciella villkor kunde skapa särskilda problem vad gäller efterlevnaden av en promilleregler; ett stort antal båtar användes för övernattnings och även efter alkoholförtäring i en förtöjd båt kunde väderleksförhållanden m.m. nödvändiggöra flyttning och förande av båten.

Fritidsbåtutredningen ansåg det också svårt att från säkerhets-synpunkt argumentera för en strängare bestämmelse för fritidsbåtarna än för yrkessjöfartens del; den skada en berusad person i ansvarig ställning ombord kunde vålla torde vara så mycket mindre i en fritidsbåt än i ett fartyg. Vidare skulle en promillebestämmelse med all sannolikhet få anknytas till föraren vilket ansågs vålla problem från bevissynpunkt.

Under perioden 1975–1988 lades en mängd motioner med krav på införandet av ett gränsvärde till sjöss. Motionärerna hänvisade till det ökande antalet snabbgående båtar och till en utbredd alkoholförtäring i samband med båtfärderna. Samtliga motioner avslogs av riksdagen.

I slutet av 80-talet utarbetades inom Justitiedepartementet promemorian Sjöfylleri m.m., Ds 1990:52, som låg till grund för 1991 års ändringar i sjölagen. I promemorian diskuterades införandet av promilleregler för sjötrafiken. Något förslag till sådana regler presenterades dock inte.

I promemorian konstaterades att ett införande av promilleregler för sjötrafikens del skulle vara förenat med åtskilliga problem av såväl praktisk som principiell natur. Sammansatta bedömdes problemen ha en sådan styrka att det i vart fall för tillfället inte kunde anses finnas tillräckliga skäl för sådana regler. Detta uteslöt emellertid inte, framhölls det, att det mot bakgrund av den fortsatta utvecklingen, främst trafiken med snabba motorbåtar, och de ställningstaganden den kunde medföra när det gällde frågan om kompetenskrav eller andra behörighetsvillkor, kunde finnas anledning till förnyade överväganden kring frågan om promille-regler.

Ett problem som framhölls var att sjötrafiken allmänt var väsentligt mindre reglerad än vägtrafiken. Av särskild betydelse

ansågs det vara att det endast för en begränsad del av sjötrafiken fanns särskilda kompetenskrav eller andra behörighetsvillkor.

I promemorian diskuterades möjligheten att införa promilleregler som inskränkte sig till den del av sjötrafiken för vilken särskilda behörighetsvillkor eller kompetenskrav gällde eller att anknyta reglerna till fartyg som är registreringspliktiga i skeppsregistret eller registret för båtar för yrkesmässig sjöfart. Dessa lösningar bedömdes emellertid som inadekvata, eftersom de inte skulle träffa de delar av sjötrafiken där problemen med alkoholpåverkan torde vara störst och de processuella fördelar som promilleregler kunde erbjuda skulle vara mest påtagliga.

Man pekade också på bevakningsproblemen, särskilt vad gäller landets insjöar där en mycket stor del av fritidsbåtarna fanns och där ett stort antal olyckor inträffade. Regler vars efterlevnad inte kunde kontrolleras innebar, framhölls det i promemorian, inte endast risk för att dessa regler inte skulle efterlevas, utan även risk för att respekten för och viljan att följa andra regler urholkades.

Majoriteten av de instanser som avgav remissyttranden över promemorian delade bedömningarna i den. Många remissinstanser förordade dock att någon form av promilleregler för sjötrafiken skulle införas. Argumenten för promilleregler var av skiftande slag. Många instanser pekade på de processekonomiska vinster som skulle bli följden av en sådan reglering.

I den proposition (prop. 1990/91:128) som följde på departementspromemorian, och genom vilken sjöfylleribrottet kom att delas in i två svårhetsgrader, gjordes bedömningen att det inte fanns ett tillräckligt beredningsunderlag för att föreslå promilleregler för sjötrafiken och att frågan därför borde bli föremål för förnyade överväganden av en utredning. Lagutskottet delade departementschefens uppfattning (bet. 1990/91:LU35).

I betänkandet Grovt rattfylleri och sjöfylleri, SOU 1992:13, redovisade Väg- och sjöfyllerikommittén sina överväganden. Kommittén förkastade möjligheten att med ett nedre gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften bestämma vad som skall bestraffas som enkelt sjöfylleri. Straffbarheten skulle även i fortsättningen prövas genom s.k. klinisk bedömning. Däremot föreslog kommittén att det skulle införas ett gränsvärde för att bestämma vad som skulle straffas som grovt sjöfylleri. Gränsvärdet borde enligt kommittén vara detsamma som man föreslog för grovt rattfylleri, 1,0 promille. Men för att brottet

alls skulle anses vara grovt, måste det vara begånget i en syssla som efter omständigheterna ställde höga krav på gärningsmannen.

I den efterföljande propositionen (prop. 1993/94:44) delade regeringen kommitténs uppfattning att något nedre gränsvärde för sjöfylleri inte borde införas. Som skäl anfördes de särpräglade och mycket varierande förhållanden som rådde inom sjötrafiken. När det gällde frågan om att införa ett gränsvärde för grova brott ansågs det i propositionen att den av kommittén föreslagna lagtekniska lösningen i många stycken var tilltalande. Mot bakgrund av den tveksamhet som på olika punkter kunde framföras mot kommitténs lagförslag och med beaktande av att effekterna av 1991 års lagändringar – varigenom sjölagens onykterhetsbrott delats in i två svårhetsgrader – ännu inte var klarlagda, ansåg emellertid regeringen att man borde avvakta med att införa nya lagändringar på området. I stället fick Brå i uppdrag att utvärdera de bestämmelser om sjöfylleri som infördes den 1 juli 1991.

Brå presenterade resultatet i en promemoria, Brå PM 1996:1, Sjöfylleri. Underlaget för Brå:s bedömning var studier av 365 tingsrättsdomar avseende de aktuella brotten. Brå kunde konstatera bl.a. följande. Andelen fängelsedomar hade mer än fördubblats efter reformen och påföljderna villkorlig dom och skyddstillsyn hade också använts i större utsträckning. Andelen fall av sjöfylleri som upptäckts genom tips från allmänheten översteg vida det antal fall som upptäckts av polisen, förutsatt att gärningsmannen inte varit inblandad i någon olycka. Vidare, fann Brå, efter en genomförd enkätundersökning hos båtklubbar och båtsällskap samt hos sjöpolisen och Kustbevakningen, att stödet för en promillegräns vid grovt sjöfylleri var mycket utbrett.

Brå drog slutsatsen att 1991 års lagändringar medfört en förhöjd upptäcktsrisk men att de inte varit tillräckliga för att ha haft en avgörande betydelse för beteendet till sjöss. Enligt Brå:s uppfattning skulle en förhöjd upptäcktsrisk antagligen utgöra det effektivaste medlet för att förebygga brottsligheten.

Under hela 1990-talet motionerades det i riksdagen återkommande om behovet av promillegränser till sjöss. Lagutskottet avstyrkte vid varje tillfälle bifall till motionerna med hänvisning till regeringens arbete.

Först år 1998 biföll lagutskottet under det året framställda motioner som avsåg införande av promilleregler till sjöss. Lagutskottet anförde (bet. 97/98:LU 13 s. 5):

När utskottet nu på nytt har att behandla motioner med krav på införande av promilleregler i sjölagen kan konstateras att det råder en stark uppslutning kring kravet på nykterhet i all trafik, inklusive sjötrafiken och att det sedan Väg- och sjöfyllerikommittén redan 1992 lagt fram ett förslag till utformning av en promillegräns för grovt sjöfylleri inte framkommit några avgörande omständigheter som talar mot införande av promilleregler även för sjötrafiken. Det saknas därför enligt utskottet anledning att ytterligare dröja med ett lagstiftningsinitiativ. Regeringen bör mot denna bakgrund snarast, och senast i anslutning till lagstiftningsärendet om drograttfylleri, återkomma till riksdagen med ett lagförslag om införande av promilleregler i sjölagen.

I december 1998 överlämnade regeringen propositionen Drograttfylleri och sjöfylleri, prop. 1998/99:43, till riksdagen. I fråga om sjöfylleri föreslogs i propositionen att bestämmelsen om grovt sjöfylleri skulle ändras på så sätt att en av de omständigheter som särskilt skulle beaktas vid bedömningen av om brottet var grovt var om gärningsmannen under eller efter färden haft en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften.

De grundläggande förutsättningarna för straffansvar för sjöfylleri enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) skulle gälla även fortsättningsvis. Först om det kunnat konstateras att gärningsmannen fört fartyget eller i övrigt haft en syssla av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, och då varit så påverkad att det kunnat antas att dessa åligganden inte kunnat utföras på ett betryggande sätt, skulle domstolen kunna gå vidare i sin bedömning av om sjöfylleriet varit att anse som grovt brott. Den uppmätta promillehalten eller halten i utandningsluften av alkohol skulle då utgöra en av fyra särskilda omständigheter som skulle beaktas vid denna bedömning.

Regeringen uttalade vidare att det för närvarande saknades tillräckligt underlag för att föreslå införandet av en promillegräns för sjöfylleri som inte var grovt samt att en utredning borde tillsättas för att ytterligare undersöka och analysera en sådan gräns. Som skäl för sin bedömning angav regeringen följande (prop. 1998/99:43 s. 41–42).

En naturlig utgångspunkt för överväganden om hur straffbestämmelserna om onykterhet till sjöss bör vara utformade är den reglering som gäller för andra trafiknykterhetsbrott. Frågan om att knyta straffbarheten vid sjöfylleri till promilleregler har också fortlöpande hållits aktuell genom olika initiativ. Dessa har emellertid inte lett till någon lagstiftning i frågan, vilket främst beror på de

svårigheter som är förknippade med införandet av promilleregler till sjöss. Dessa svårigheter kan i sin tur, vilket framgått i det föregående, hänföras till de särpräglade och mycket varierande förhållanden som råder inom sjötrafiken. Medan nykterhetskravet i vägtrafiken endast avser förare gäller för sjölivet dessutom att nykterhetskravet ombord inte omfattar enbart den som framför ett fartyg utan även den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. För yrkessjöfarten torde förhållandena mer kunna liknas vid vad som gäller inom arbetslivet i allmänhet.

Det kan vidare konstateras att ett eventuellt behov av promilleregler på sjön främst gör sig gällande inom vissa slag av sjötrafik. I första hand gäller det nöjestrifiken med snabbgående motorbåtar och annan sjötrafik i situationer som påminner om trafiken till lands. Också sjötrafik som innefattar yrkesmässig befordran av passagerare eller farlig last kan i många fall hänföras till denna kategori. Sjölagens regler omfattar emellertid all trafik på sjön från segelbräddor och kanoter till oceangående fartyg av olika slag. Kravet på nykterhet för andras säkerhet kan aldrig sägas vara lika stort för den som befinner sig i en roddbåt på en insjö som för den som framför en snabbgående motorbåt i en väl trafikerad farled. Ytterligare en komplikation ligger i att många båtar också utgör bostäder under kortare eller längre tider. Den som förtöjt sin båt på kvällen och därefter druckit alkohol till maten kan råka ut för situationer där båten t.ex. måste förtöjas om på grund av ändrade väderleksförhållanden. Bestämmelserna om sjöfylleri bör inte utformas så att enklare åtgärder av detta slag onödigt försvåras.

I enlighet med vad som ovan anförts anser regeringen att kravet på nykterhet till sjöss inte kan jämföras med vad som gäller för vägtrafikens del. För vissa kategorier av sjöfarare kan det emellertid vara motiverat med en strängare syn på nykterheten än den som i dag kommit till uttryck i lagstiftningen. Regeringen konstaterar dock att det för närvarande saknas tillräckligt underlag för att närmare bestämma och särskilja de situationer där ett behov av promilleregler kan sägas föreligga från situationer där ett sådant behov inte finns.

Regeringen anser därför att någon promillegräns för sjöfylleri för närvarande inte bör införas, vare sig i form av en generell straffbarhetsgräns eller i form av gränsvärden knutna till vissa slag av fartyg eller knutna enbart till förare och den som biträder med denna syssla eller liknande.

Med anledning av propositionen väcktes under riksdagsåret 1998/99 nya motioner kring frågorna om sjöfylleri.

I november 1999 tillsatte regeringen en särskild utredare med uppgift att utreda om det fanns anledning att för hela eller någon del av sjötrafiken införa en promillegräns för sjöfylleri som inte var grovt. Utredaren skulle också analysera vissa lagtekniska frågor med anknytning till sjöfylleribrottet samt ta ställning till om den

utvidgning av straffansvaret för drograttfylleri som trädde i kraft den 1 juli 1999 borde inverka på utformningen av bestämmelsen om sjöfylleri. I samband med att nykterhetsfrågorna skulle behandlas skulle utredaren också analysera i vad mån möjligheterna att upptäcka och beivra sjöfylleri kunde underlättas och, om så var fallet, lämna förslag om på vilket sätt så kunde ske. Utredningen antog namnet Sjöfylleriutredningen.

14.6 Sjöfylleriutredningens förslag

14.6.1 Inledning

I april 2001 lämnade Sjöfylleriutredningen sitt betänkande Sjöfylleri (SOU 2001:30).

Sjöfylleriutredningen föreslog att det skulle införas en promillegräns för enkelt sjöfylleri. En sådan gräns skulle avse alla slags fartyg men inte alla slags vatten. Promillegränsen skulle begränsas till de vatten där likheterna med vägtrafiken var mer påtagliga och farenmomentet mer uttalat: kanaler, slussar, allmänna farleder och allmänna hamnar. Regeln föreslogs vidare avse endast den som framförde fartyget. Promillegränsen skulle bestämmas till samma nivå som gällde i väg- och spårtrafiken, dvs. 0,2 promille alkohol i blodet respektive 0,10 milligram i utandningsluften.

Sjöfylleriutredningen föreslog vidare att man skulle införa en möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprover till sjöss, vilken befogenhet skulle tillkomma inte endast polismän utan även kustbevakningstjänstemän. Kustbevakningstjänstemän föreslogs även få möjlighet att genomföra alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott enligt 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).

Slutligen föreslog sjöfylleriutredningen att frågorna om obligatorisk ansvarsförsäkring och obligatoriskt fritidsbåtsregister snarast skulle bli föremål för ytterligare utredning.

14.6.2 Promillegräns för enkelt sjöfylleri

Behovet av lagstiftning

Sjöfylleriutredningen konstaterade till en början att den snabba utvecklingen av trafiken till sjöss hade medfört att förhållandena, särskilt under sommarmånaderna, alltmer kommit att likna förhållandena på vägarna vilket i sin tur medfört att båtlivet ställt högre krav än tidigare på bl.a. reaktionssnabbhet och gott omdöme samt även att antalet fall av grovt sjöfylleri hade ökat de senaste åren.

En promillereglering, anförde utredningen, erbjuder påtagliga processuella fördelar i förhållande till regler som kräver en bedömning av påverkansgradens betydelse för att bemästra en uppgift i det enskilda fallet. En sådan reglering, fortsatte man, minskar således bevisproblemen och förbättrar möjligheterna att bedriva en mer intensiv och effektiv övervakning av nykterheten i sjötrafiken.

Sammantaget menade Sjöfylleriutredningen att det inte rådde någon tvekan om att det i och för sig fanns starka skäl som talade för att införa en promillegräns även för sjöfylleri enligt normalgraden. Utredningen tog härefter ställning till om de särskilda förhållanden som råder på sjön ändå gav anledning till antagande att en sådan regel inte borde införas eller borde införas endast i begränsad omfattning.

Betydelsen av fartygs olika karaktär

I fråga om vilka slags fartyg som skulle kunna komma att omfattas av en promillegräns diskuterade utredningen till en början om en promillegräns borde knytas till situationer där fartyg framförs i en viss hastighet eller enbart till båtar med vissa fartresurser. Utredningen avfärdade dock en sådana reglering då man ansåg det vara svårt att på objektiva grunder hävda att farenmomentet generellt sett är större när en båt med kraftig motor framförs i låg fart än när en båt med svagare motor framförs i hög fart.

Man tog vidare upp frågan om fartygets storlek borde kunna spela in på så sätt att mindre båtar skulle undantas. Samma invändningar som ovan gjorde sig gällande. Det är svårt, skrev utredningen, att på objektiva grunder hitta en lämplig gräns. Dessutom, fortsatte man, kan även mindre båtar utgöra en nog så

stor trafiksäkerhetsrisk, om de framförs i en vägtrafikliknande situation av någon som inte är nykter.

En annan lösning skulle vara att inskränka regleringen till den del av sjötrafiken för vilken särskilda behörighetskrav eller kompetenskrav gäller. En sådan reglering skulle dock inte träffa de delar av sjöfarten där problemet med alkohol torde vara störst, fritidsbåttrafiken, och avfärdades därför av utredningen.

Inte heller en regel som begränsades till nöjestrifiken och inte skulle omfatta yrkestrifiken var utredningen beredd att föreslå.

Sammantaget fann Sjöfylleriutredningen att det inte förelåg omständigheter som motiverade en särreglering av en promillegräns med avseende varken på fartygs olika storlek, fartresurser eller användningsområde. En promillegräns för enkelt sjöfylleri skulle därmed avse alla slags fartyg.

Betydelsen av farvattnens olika karaktär

Sjöfylleriutredningen resonerade härefter kring frågan om en promilleregler för sjöfylleri enligt normalgraden skulle avse alla slags farvatten eller begränsas till de vatten där likheten med vägtrafiken var mer påtaglig och färemomentet mer uttalat.

Sjöfylleriutredningen anförde (s. 156–158):

I förevarande fall diskuteras en regel som har ett begränsat straffvärde som i praktiken ligger på bötesnivå. Det är inte realistiskt att tänka sig att polisen eller någon annan myndighet, vid möjlighet därtill, skulle rutinmässigt ta blodprov på den som sitter i en roddbåt i en insjö eller sätta upp kontroller på öppna havet i väntan på att något fartyg kan komma att passera. Det är därför uppenbart att många fall där sjöfarande med den promillehalt som skulle kunna föreskrivas för enkelt sjöfylleri aldrig skulle komma att lagföras.

Visserligen kan detta sägas gälla i någon mån även för vägtrafiken. Det finns säkert vägar där det aldrig har förekommit och i praktiken inte heller kan antas någonsin förekomma polisiära kontroller. Men att den nu berörda problematiken är så mycket mer uttalad på sjön än till lands torde vara oomtvistligt.

Vägtrafiken är också mycket mer homogen än sjötrafiken. På det stora hela får kraven på koncentration och uppmärksamhet liksom kraven på reaktionssnabbhet sägas vara mer genomgående i vägtrafiken än till sjöss. Även på mindre trafikerade vägar kan fortlöpande, om än inte lika frekvent som på mera trafikerade vägar, uppkomma situationer i form av möten, omkörningar etc. där ett strikt nykterhetskrav ter sig nödvändigt för en säker trafikmiljö. På sjön är spännvidden mycket större. Det räcker med att jämföra exempelvis

den trafiksituation som den ensamma kanotisten i en insjö befinner sig i med den som gäller för befälhavaren på ett fartyg i en trafikerad farled i Stockholms skärgård.

Vad som nu har sagts belyses också av senare tids domar angående tillämpning av lagregeln om grovt sjöfylleri. Den som framför ett fartyg med en promillehalt över 1,0 i situationer som påminner om vägtrafiken – i kanaler, slussar, hamnar och allmänna farleder – kan i praktiken räkna med att bli dömd för grovt sjöfylleri, medan den som med samma promillehalt framför ett fartyg utanför de nämnda farvattnen kan räkna med att bli dömd för grovt brott endast om det tillkommer andra försvårande omständigheter.

Det torde vara svårt, för att inte säga omöjligt, att tänka sig en promilleregulering för enkelt sjöfylleri som inte innefattar en absolut presumtion i likhet med vad som gäller på väg och i spårtrafik. Med så låga promillehalter som det här kan bli fråga om torde det vara ogörligt att kräva att olämpligheten skall styrkas av ytterligare omständigheter. Men om det nu är så att promilleregeln vid grovt sjöfylleri i praktiken inte ensam slår till annat än i vägtrafikliknande farvatten framstår det inte som motiverat att ha en absolut promilleregulering för enkelt sjöfylleri som slår till på alla farvatten.

Redan det nu anförda talar enligt sjöfylleriutredningens mening med styrka för att en promillegräns för enkelt sjöfylleri inte bör avse alla slags farvatten. Hårtill kommer emellertid att om en sådan regel skulle införas, skulle den behöva förses med ett antal undantag och begränsningar. Detta hänger samman bl.a. med att sjötrafiken delvis har ett rekreativinslag som saknas i vägtrafiken. Många fritidsbåtar används liksom bilar och spårfordon för att förflytta en eller flera personer från en punkt till en annan. I stor utsträckning används emellertid fritidsbåtar också som bostad. Man övernattar i båten, intar måltider och i samband därmed kanske alkoholhaltiga drycker etc. Denna sida av båtlivet motiverar enligt utredningen inte att båtar utan vidare skall få framföras fastän den som framför båten intagit en mindre mängd alkohol till en måltid. Men man torde från samhällliga utgångspunkter knappast kunna ha någon invändning i och för sig mot att en sjöfarande som ankrat upp för kvällen intar någon form av alkoholhaltiga drycker i samband med en middag. Om väderleksförhållandena då oförutsett ändras kan det bli nödvändigt att flytta fartyget och det är inte säkert att ett sådant handlande kommer att omfattas av brottsbalkens bestämmelser om nöd. Samtidigt står det enligt utredningen klart att i många sådana fall bör straffansvar inte rimligen komma i fråga.

Tekniskt går det naturligtvis att införa undantagsregler för situationer som den nu diskuterade men systemet blir komplicerat och svårtillämpat och därmed såväl svårförutsebart för den enskilde som svårtillämpat för domstolarna. Budskapet blir också tvetydigt. En undantagsregel som den nu antydda skulle nämligen innebära att den som efter alkoholintag vidtar någon åtgärd med fartyget vid en hastig väderleksförsämring, dvs. när de yttre omständigheterna typiskt sett

ger upphov till en större trafiksäkerhetsfara, kan undkomma straff medan den som efter alkoholintag vidtar någon åtgärd med båten i lugnt vatten, dvs. när de yttre omständigheterna typiskt sett talar för en mindre trafiksäkerhetsfara, kan komma att straffas. Detta framstår inte som en lämplig ordning.

Sammantaget leder det anförda utredningen till slutsatsen att farvattnens skilda karaktär inte utgör skäl för att avstå från en promilleregeln för enkelt sjöfylleri men väl skäl för att regeln inte bör avse alla slags vatten.

Nyss har sagts att regeln om grovt sjöfylleri får särskild genomslagskraft i kanaler, slussar, allmänna hamnar samt allmänna farleder. Detta torde bero på att förhållandena i dessa farvatten förete en hel del likheter med dem till lands. Trafiken är många gånger tät och kraven på uppmärksamhet och reaktionsförmåga är stora. Enligt utredningen talar starka skäl för en promillegräns i sådana farvatten samtidigt som det är svårt att se något bärande skäl emot en sådan gräns. De invändningar som i tidigare sammanhang har förts fram mot en promilleregeln för enkelt sjöfylleri torde nämligen inte få genomslag i sådana fall.

Det är sålunda fråga om relativt homogena och med vägtrafiken rätt jämförbara situationer. Förutsättningarna för kontroll är goda. I själva verket torde det vara just i sådana farvatten, och enbart i sådana farvatten, som kontroller i praktiken skulle sättas upp oberoende av hur en promillegräns utformas. Några undantagsregler som tar sikte på fartygs egenskap av att även fungera som bostad blir inte heller aktuella. I slussar och allmänna farleder är det inte aktuellt att övernatta och även i övrigt torde det för de flesta framstå som självklart att framförande av fartyg i nämnda vatten förutsätter nykterhet. Även i hamnområden torde det vara en självklarhet att ett framförande kräver nykterhet. Däremot förekommer det naturligtvis i stor utsträckning övernattnings och annat boende i allmänna hamnar. Men eftersom dessa är konstruerade bl.a. för detta torde någon särskild undantagsregel vid sidan av allmänna regler om nöd etc. inte vara påkallad. Inte heller om övernattnings skulle ske i en kanal torde särskilda undantagsregler erfordras.

Begreppen kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn förekommer redan i skilda författningar på sjörättens område. Ett register över allmänna farleder, liksom över exempelvis allmänna hamnar, förs hos Sjöfartsverket och deras sträckning framgår av sjökorten. Även utan exakta definitioner råder det på det hela taget ingen tvekan om begreppen. Visserligen har de ingen exakt motsvarighet i verkligheten eftersom det, av naturliga skäl, inte finns några markeringar i sjön som fortlöpande och entydigt anger var gränsen för exempelvis en farled går. Men vad som på det hela taget utgör den vattenväg som betecknas allmän farled råder det ingen tvekan om.

Att en promilleregeln som begränsas till vissa farvatten inte skulle komma att träffa samtliga vid varje tillfälle vägtrafikliknande

farvatten kunde inte, enligt utredningen, anses utgöra ett skäl för att helt avstå från en promilleregler för de helt dominerande fall där en sådan regel var motiverad.

Sammantaget gjorde utredningen alltså den bedömningen att farvattens skilda karaktär inte i sig utgjorde ett skäl mot en promilleregler men väl ett skäl för att begränsa en promilleregler till de vatten där likheterna med vägtrafiken var mer påtagliga och farenmomentet mer uttalat, dvs. kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn.

Betydelsen av de skilda besättningskategoriernas uppgifter ombord

Även när det gällde vem eller vilka som skulle kunna dömas för enkelt sjöfylleri gjorde Sjöfylleriutredningen jämförelser med förhållandena inom vägtrafiken samt särskilt förhållandena inom järnvägstraftiken, där även andra än föraren har uppgifter som är viktiga för trafiksäkerheten. Sjöfylleriutredningen anförde (s. 161–162):

En invändning som ofta har riktats mot promilleregler för enkelt sjöfylleri är att de personer som ingår i den nyssnämnda ansvarskretsen har för varierande sysslor och uppgifter för att utifrån objektiva kriterier låta sig inrymmas under samma promilletak.

Utredningen har förståelse för denna synpunkt. Utredningens resonemang i det föregående har för övrigt också utgått från den som framför ett fartyg. Det är för dem som vägtrafiklikheten i diskuterade fall är påtaglig. Självklart är det viktigt att även andra befattningshavare som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss iakttar nykterhet. Men det kan knappast på sakliga grunder hävdas att kraven på reaktionssnabbhet etc. när det gäller så låga promillehalter som här kan bli aktuella är precis desamma för exempelvis en maskinist som för den som framför fartyget. Å andra sidan är det svårt att med någon precision hävda att just en viss annan gräns skulle vara lämplig för samtliga dessa andra personkategorier. Och att laborera med flera olika promillegränser skulle göra systemet svåröverskådligt och knappast öka dess trovärdighet. Till detta kommer praktiska problem. Det kan således i det enskilda fallet råda oklarhet om huruvida en viss person verkligen kan sägas utföra uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och därmed kunna bli föremål exempelvis för blodprovstagning. Det är knappast heller troligt att rutinkontroller på sjön skulle komma att företas på maskinister och andra liknande personkategorier.

Enligt Sjöfylleriutredningen talade således övervägande skäl för att en promillegräns för enkelt sjöfylleri endast borde omfatta den som

framför fartyget medan för övriga kategorier nuvarande regler borde fortsätta att gälla. Dvs. ansvar för enkelt sjöfylleri skulle fortfarande inträda om det på grund av omständigheterna kunde antas att vederbörande inte på ett betryggande sätt kunde fullgöra sådana uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss som åvilade honom eller henne.

Promillegränsens nivå

Eftersom den regel som Sjöfylleriutredningen föreslog för sjötrafiken var begränsad till vägtrafikliknande förhållanden ansåg utredningen att det låg nära till hands att om inga särskilda skäl talade däremot, utgå från samma gränsvärden som i vägtrafiken. Utredningen anförde att en sådan gemensam nivå torde bli lättare att förstå för den breda allmänheten och säkerligen också lättare att komma ihåg och därmed efterleva samt vidare att den dessutom stämmer överens med den nivå som rekommenderas inom yrkessjöfarten.

Sjöfylleriutredningen hänvisade härefter till vad Justitiekottet anförde i samband med att riksdagen år 1994 sänkte dåvarande lägsta promille i vägtrafiken från 0,5 till 0,2 (se ovan i avsnitt 2.2.2) och ansåg sig inte kunna föreslå något annat beträffande sjötrafiken och föreslog att gränsen skulle bestämmas till 0,2.

14.6.3 Övervakning och kontroll

Sjöfylleriutredningen föreslog att det borde införas en möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov i kanal, sluss, allmän farled samt allmän hamn. Utländska fartyg i svenskt territorialhav borde dock inte omfattas av den möjligheten.

Utredningen menade att när man nu föreslog en promillegräns för enkelt sjöfylleri på samma nivå som för andra trafikområden så framstod det närmast som självklart att det samtidigt infördes en möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss. Redan det förhållandet att sådana prov var möjliga på de andra trafikområdena där motsvarande gränsvärden gällde, talade för att motsvarande borde gälla till sjöss.

Överhuvudtaget, skrev Sjöfylleriutredningen, är det svårt att se att man skulle uppnå någon egentlig effekt med den föreslagna

regleringen utan möjlighet till rutinmässiga alkoholutandningsprov. Endast genom rutinmässiga alkoholutandningsprov skulle en reglering få någon genomslagskraft.

Sjöfylleriutredningen diskuterade också frågan var någonstans rutinmässiga alkoholutandningsprov borde kunna tas. Utredningen konstaterade att det borde införas en möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov i de farvatten där ett gränsvärde för enkelt sjöfylleri föreslogs, dvs. i kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn.

Möjlighet att utföra rutinmässiga alkoholutandningsprov på utländska fartyg på svenskt territorialvatten borde, med beaktande av havsrättskonventionens regler om oskadlig genomfart, enligt utredningen dock inte införas.

Sjöfylleriutredningen föreslog vidare att inte bara polismän utan även kustbevakningstjänstemän borde ges rätt att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss. Kustbevakningstjänstemän skulle också få samma rätt som polismän att genomföra alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott som avses i 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).

14.6.4 Kritik mot förslagen

Sjöfylleriutredningens förslag remitterades. Förslagen möttes av allvarlig kritik, vilken enligt regeringen var av sådan tyngd att frågorna borde utredas vidare.

Utredningen redogör nedan för delar av de synpunkter som remissinstanserna lämnade i sina yttranden. Synpunkterna är införda under respektive delfråga.

Behovet av lagstiftning

Flera remissinstanser (bl.a. Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Malmö tingsrätt, Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Räddningsverket) delade Sjöfylleriutredningens bedömning att förhållandena på sjön nu var sådana att en promillegräns vid enkelt sjöfylleri borde införas, dock att i stort sett samtliga remissinstanser hade synpunkter på tillämpningsområdet och de olika begränsningar som utredningen föreslagit.

Rikspolisstyrelsen anförde att utredningen hade haft en svår uppgift, att det inte gick att finna en invändningsfri lösning samt att förslaget mot bakgrund därav i stort borde kunna genomföras.

Rättsmedicinalverket och Sveriges Domareförbund hade ingen erinran mot de framlagda förslagen. Brå ansåg att förslagen var väl avvägda.

Andra remissinstanser avstyrkte förslaget helt. Dessa ansåg att förhållandena till sjöss var så särpräglade och varierande att det inte fanns tillräckliga skäl eller förutsättningar för att nu införa en promillegräns för sjöfylleri. Några av dessa, bl.a. JO och Riksåklagaren menade att den nuvarande kriminaliseringen var väl avvägd och att de överväganden och slutsatser kring problematiken med promilleregler på sjön som redovisats av regeringen i prop. 1998/99:43 s. 41 alltså gjorde sig gällande.

Kalmar tingsrätt avstyrkte förslaget och hänvisade till den grundläggande normen att en sjötrafikanter skall visa gott sjömanskap och vidare att den som brister i gott sjömanskap till förekommande av en sjöolycka skall straffas enligt 20 kap. 2 § sjölagen (1994:1009). Den föreslagna regleringen innebär, skrev tingsrätten, att man för att inte riskera konflikter mellan den grundläggande regeln om gott sjömanskap och den föreslagna promilleregeln får uppställa krav på nykterhet ombord som inte är sakligt motiverade och som inte kan antas få stöd i det allmänna rättsmedvetandet.

Göteborgs tingsrätt avstyrkte den föreslagna regleringen och påpekade bl.a. att utredningen alltför starkt betonat likheten mellan vägtrafik och sjötrafik. Tingsrätten ansåg att man i stället borde överväga att införa en generell presumtionsregel som, efter mönster av det gamla rattonykterhetsbrottet, föreskrev att den som har en alkoholkoncentration i blodet om 0,5 promille skall anses ha varit så påverkad som anges i första stycket av sjöfylleriparagrafen.

Uppsala universitet ställde sig tveksamt till en generell promille-regel. En bättre lösning för att komma åt problemet med de snabbgående motorbåtarna, skrev man, vore att införa någon form av krav på körkort för båtar som kommer upp i hög hastighet. På så sätt skulle man komma åt det allmänna problemet med fortkörning till sjöss oavsett om det finns alkohol med i bilden eller ej.

Institutet för sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet avstyrkte förslaget och menade att den antagna likheten mellan förhållandena i sjötrafiken och förhållandena i vägtrafiken är en felsyn. Den kompromiss, skrev institutet, genom vilken utred-

ningen velat lösa frågorna är förfelad och snarast ägnad att minska sjösäkerheten. Vi har redan i dag, anförde man, ett regelsystem som är väl ägnat att gynna sjösäkerheten, och den föreslagna ändringen är snarast ägnad att försämra säkerheten i förhållande till nuvarande reglering.

Institutet för sjö- och transporträtt riktade också kritik mot utredningen då förslagen inte grundade sig på något redovisat behov utan på en opinion för vilken utredningen inte kunde åberopa något annat stöd än att ”det statistiska underlaget är mycket begränsat”. Utredningen gjorde inget försök till något studium av sakligt motiverade promillenivåer utan tycks helt utgå från den gräns som riksdagen synes ha önskat få genomförd.

SSD, Sjösportens Samarbetsdelegation, som är ett samarbetsorgan mellan riksorganisationerna Svenska Båtunionen (SBU), Svenska Kryssarklubben (SXX) och Svenska Seglarförbundet (SSF) ansåg att utredningens förslag var mycket dåligt. SSD framhöll att båten ofta är en bostad och att man av flera olika skäl kan behöva segla eller köra båten i eller utanför sjöområden som utredningen föreslagit. Det kan vara så att man på grund av hårt väder måste flytta eller att man långseglar, kanske i flera dagar och om man då skall gå in i en hamn eller passera en allmän farled, så blir man olaglig den tiden man färdas i dessa områden, men inte annars. SSD menade vidare att det är viktigt att man försöker ena reglerna i Norden.

Sjöbefälsförbundet ansåg att nuvarande regler fungerar tillfredsställande för yrkessjöfarten och borde finnas kvar oförändrade i sjölagen (1994:1009).

Kustbevakningen ansåg att nuvarande lagstiftning är i stort ändamålsenlig, förutsatt att övervakningen kan förbättras. Den preventiva effekten av rutinmässiga alkoholutandningsprov torde väl kunna mäta sig med att införa en presumtionsregel för den lägre graden av sjöfylleri. Om en presumtionsregel genomfördes skulle den omfatta hela sjöterritoriet och den personkrets som i dag anges i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009).

Förslaget om att reglerna skall omfatta alla slags fartyg

Justitieombudsmannen (JO) delade utrednings uppfattning att det på grund av den mångfald som präglar fartygsbegreppet inte är möjligt att på sakliga grunder och på ett lagtekniskt tillfreds-

ställande sätt skilja ut vissa slag av fartyg som på grund av särskild farlighet för andra sjöfarande borde omfattas av en regel om enkelt sjöfylleri. Enligt JO var det förhållandet också ett starkt skäl mot den föreslagna regleringen. Det torde, skrev JO, vara mycket svårt att få allmän acceptans för en bestämmelse om enkelt sjöfylleri som avser framförande av en farkost, exempelvis en kajak eller en mindre roddjolle, som typiskt sett sannolikt är betydligt mindre ägnad att ge upphov till fara för den omgivande trafiken än exempelvis en 21-växlad mountainbike i vägtrafiken.

Stockholms tingsrätt ansåg inte att det var försvarbart att införa en promilleregulering som gällde på samma sätt för snabbgående motorbåtar som för kanoter eller roddbåtar. Tingsrätten ansåg i stället att man borde titta på hur man gjort i Norge eller Finland där man undantagit små fartyg generellt. Det kan också finnas skäl, ansåg tingsrätten, att överväga om inte en begränsning borde gälla generellt vid sjöfylleri, alltså även vid grovt sjöfylleri enligt 20 kap. 5 § sjölagen (1994:1009).

Göteborgs tingsrätt anförde att för det fall man av politiska skäl önskade införa en lika sträng promilleregulering som den som gäller för biltrafik borde den begränsas till fartyg som framförs i starkt trafikerade vatten med motor och har fartresurser som överstiger t.ex. 15 knop.

För Rikspolisstyrelsen framstod det som väl långtgående att införa en promillegräns om 0,2 i fråga om fartyg vars framförande typiskt sett inte är förenat med något mer betydande färemoment.

Försvarsmakten ansåg att frågan inte var tillräckligt penetrerad utan att utredningen hade glidit över problemet till förmån för en förenklad regel. Sjöfartsverket ifrågasatte om en promillegräns borde avse alla slags fartyg och anförde:

Sjöfartsverket vill starkt betona att den yrkesmässiga sjöfarten bör omgärdas av samma nykterhetsregler som andra trafikslag. Till den yrkesmässiga sjöfarten bör föras även den yrkesmässiga fisket. En promillegräns om 0,2 bör i konsekvens med detta synsätt införas. För fritidsbåttrafiken är frågeställningen med en promillegräns på den föreslagna nivån mer komplex med hänsyn till dels avvägningsfrågan, dels kontrollaspekten. ---

Enligt utredningen bör en promillegräns för enkelt sjöfylleri avse alla slags fartyg. Sjöfartsverket ifrågasätter, som framgår av det som tidigare sagts, om en sådan avgränsning är ändamålsenlig. Det finns t.ex. inom vägtrafiken särregler för vissa transportmedel som t.ex. cyklar. För att få en ökad förståelse bland medborgarna om vikten av nykterhet kan det vara lämpligt att på motsvarande sätt helt undanta

vissa typer av fartyg där riskmomenten inte är lika uttalade. Detta gäller framförallt vid förhållanden där bevakning och kontroll av nykterheten är särskilt svårt att genomföra. Ett sätt att undvika problemet med gränsdragningar kan vara att införa olika gränser för olika kategorier av sjöfarare som man gjort i t.ex. Norge.

Om en presumptionsregel för sjöfylleri som inte är grovt skulle införas borde den enligt Kustbevakningen omfatta alla slags fartyg. En avgränsning av mindre fartyg är inte att rekommendera eftersom även förare av mindre fartyg kan vara en fara inte bara för sig själva utan även för övrig sjötrafik.

Sjö- och transportforskningsinstitutet vid Stockholms universitet ansåg att förslaget när det gjordes tillämpligt på roddbåtar och kanoter gick längre än som svarade mot vägreglerna, vilka ju inte har något särskilt ansvar för cykel- eller gångfylleri. I fråga om roddbåtar kunde det möjligen motiveras med att flertalet drunkningsolyckor faktiskt inträffar på sådana båtar – mestadels berusade män som faller över bord under fiske i en stilla sjö. Men detta är inga trafikolyckor, och platserna där de inträffar är sällan sådana där den föreslagna promillegränsen skulle gälla.

Förslaget om att reglerna skall gälla endast vissa farvatten

Enligt JO var utredningens förslag att begränsa lagstiftningen till att avse endast vissa slags farvatten inte godtagbart vare sig med hänsyn till intresset av att främja säkerheten till sjöss eller till rättssäkerhetens krav.

Det torde kunna hävdas att fritidsbåtarna i stor utsträckning undviker de allmänna hamnarna och i stället uppsöker mindre hamnar av olika slag, t.ex. gästhamnar och naturhamnar. Vidare, framhöll JO, saknar begreppet allmän hamn i dag relevans för fritidsbåtar; många känner inte alls till begreppet eller vilka hamnar som är allmänna. Vidare skulle utmärkingar av vilka hamnar som är allmänna krävas i såväl geografin som på sjökorten.

JO riktade också kritik mot utredningens sätt att använda begreppet allmän farled. JO konstaterade sammanfattningsvis att begreppet inte är definierat på ett sådant sätt att det kan användas i en straffrättslig reglering samt att man på goda grunder kunde ifrågasätta det rimliga i att ha en regel om enkelt sjöfylleri som avser endast dessa begränsade kategorier av farvatten.

Flera andra remissinstanser anmärkte att begreppet allmän farled är oklart och mindre väl lämpat för en avgränsning i straffrättsliga sammanhang samt att begreppet allmän hamn var för snävt. Varken på kartor eller i naturen, anförde Hovrätten för Västra Sverige, kan man utläsa gränsen för allmän farled. Hovrätten ifrågasatte också lämpligheten av att begränsa regeln till allmänna farleder och allmänna hamnar. Det finns sannolikt, anförde man, ett stort antal andra vältrafikerade farleder och vatten där det finns behov av samma reglering. Även i det stora antalet gästhamnar är förhållandena sådana att det är naturligt att ha samma krav på nykterhet som i de allmänna hamnarna.

Stockholms tingsrätt ansåg att övervägande skäl talade för att en promilleregeln borde vara tillämplig vid framförande av fartyg på alla vatten. En sådan lösning aktualiserade dock, skrev man, behov av en särskild regel om nödrätt och hänvisade till 34 § i den norska fritids- och småbåtsloven.

Inte heller Malmö tingsrätt ansåg att en regel skulle begränsas till vissa farvatten. Det måste finnas mängder med vägar och platser här i landet där trafikkontroller i praktiken aldrig förekommer, skrev tingsrätten

Enligt Göteborgs tingsrätt lämpade sig varken begreppet allmän farled eller farled för att avgränsa den föreslagna promilleregeln.

Sjöfartsverket var tveksamt till om avgränsningen var lämplig. Det finns, skrev Sjöfartsverket, ingen geografisk gräns för allmänna farleder som det finns för vägar. Detta gör att det inte sällan kan vara svårt att veta om man befinner sig i en allmän farled eller inte. En annan nackdel var att det finns hårt trafikerade vattenområden där farenmomentet är väl så uttalat men som inte är allmänna farleder.

Kustbevakningen avvisade förslaget och menade att en presumptionsregel, om den skulle införas skulle gälla hela sjöterritoriet. Det skulle, skriver Kustbevakningen, undanröja de gränsdragningsproblem som utredningens förslag medför och därmed vara lättare att övervaka och bättre tillgodose rättssäkerhetens krav.

Statens folkhälsoinstitut vände sig mot att lagen skulle begränsas till vissa farvatten. Myndigheten såg till vilka hälsokonsekvenser förslaget skulle få och pekade på två aspekter av särskilt intresse, dels dödsfall på grund av båttrafik, dels punktnykterhet i samband med sådan trafik. Med utgångspunkt i målet att verka för punktnykterhet i samband med sjötrafik, skrev folkhälsoinstitutet, utgör förslagets begränsning till att enbart gälla kanal, sluss, allmän

farled och allmän hamn en allvarlig brist. Av all sjötrafik sker endast en liten del på dessa platser. Folkhälsoinstitutet anförde vidare:

Både till sjöss och på väg försämrar alkoholen omdömet och reaktionsförmågan. Alkohol är lika farlig för kanotisten eller roddaren i en insjö som för den som färdas i allmän farled. ---

Hamnar någon som är alkoholpåverkad i vattnet hjälper det inte att det är lugnt och folktomt runt omkring honom – detta är kanske snarare en nackdel eftersom ingen kan hjälpa honom.

Båttrafik i insjöar kan jämföras med snöskotertrafik i de svenska fjällarna. Av de som omkommer i snöskoterolyckor är en hög andel, ca 70 % alkoholpåverkade. En stor andel av dessa omkommer dessutom vid drunkning genom att snöskotern kör igenom isen på sjöar. Vid snöskoteråkning gäller trafiknykterhetslagstiftningen trots att det är lika svårt att göra kontroller i fjällvärden som till sjöss. Det finns inte heller någon som framfört att annan lagstiftning bör gälla där än på allmänna vägar. Tvärtom ses lagstiftningen som en fördel vid informationskampanjer m.m.---

Det är i stor utsträckning i dessa insjöar som dödsolyckorna inträffar varför det bör finnas starka skäl till att visa på det olämpliga i att överhuvudtaget vara alkoholpåverkad under båtfärd om det inte är som passagerare på färja eller liknande.

Också Sjö- och transportforskningsinstitutet vände sig mot att utredningen tycktes se de angivna vattnen som någon slags sjövägar och anförde bl.a. att det förhållandet att en led är allmän inte syns på sjökortet och sällan är känt för båtfolket.

Uppsala universitet påpekade att olyckorna var minst lika många utanför de allmänna farlederna.

Räddningsverket menade att avgränsningen till farleder kunde föranleda tillämpningsproblem för tillsynsmyndigheterna och rättsosäkerhet för den enskilde.

Förslaget om att reglerna skall omfatta endast föraren av fartyget

Malmö tingsrätt ansåg att regeln borde omfatta samma personkategorier som den kliniska regeln för sjöfylleri.

Enligt Göteborgs tingsrätts mening borde en promilleregeln – men en mindre sträng än den föreslagna – drabba envar som framför fartyg eller eljest har en betydelsefull sjösäkerhetsuppgift, vare sig han är vakthavande befäl, lots, rorsman, utkik eller maskinist eller, såvitt avser småbåtar, är skeppare ombord.

Sjöfartsverket, Riksåklagaren och Kustbevakningen menade att lagstiftningen, om den skulle genomföras, borde omfatta flera än de som framfört fartyget. Sjöfartsverket ansåg inte att det fanns några hållbara skäl att gå ifrån den ordning som gäller i dag. Kustbevakningen anförde att likheten med landsvägstrafiken inte var så stor att man kunde dra paralleller med trafiken på land och till sjöss i detta avseende. En sådan ordning strider också mot den ovan återgivna regeln i 6 § sjötrafikförordningen (1986:300) om att den som framför fartyg eller på fartyget har uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss inte får fullgöra sin uppgift om han eller hon är så påverkad av alkohol att uppgiften inte kan utföras på betryggande sätt.

Uppsala universitet ansåg att det var olyckligt att begränsa användningsområdet på det sätt som föreslagits och angav att styrningen av fartyget ofta var en mindre viktig uppgift ombord i relation till navigeringen.

Sjö- och transportforskningsinstitutet vände sig mot förslaget även i denna del. Styrning av en båt, skrev man, är sällan någon svår eller viktigt uppgift ombord och kräver sällan någon decimeterprecision. Säkerhetsmässigt viktigare uppgifter är navigering och resans planering.

Stockholms tingsrätt stödde utredningens förslag och ansåg att en eventuell promilleregler bara skulle gälla den som framför ett fartyg.

Rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss

De remissinstanser som ansåg att en promilleregler borde införas ansåg också att det var närmast självklart att införa rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss.

Inte någon av remissinstanserna hade något emot att alkoholutandningsprov fick tas även av Kustbevakningens tjänstemän.

Kustbevakningen ansåg att polisman och kustbevakningstjänstemän borde ges rätt att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss. Kustbevakningen anförde:

Rätten bör dock mot bakgrund av vad utredningen anförts därom inte gälla utländska fartyg på genomfart av svenskt territorialhav. Kustbevakningstjänstemän bör också få samma rätt som polisman att genomföra alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för straffbar onykterhet till sjöss. Om ett sådant prov inte visar på sådan alkoholmängd i utandningsluften eller i blodet att gärningen skall bedömas som grovt sjöfylleri bör resultatet likväl kunna tillmätas

betydelse vid rättens prövning enligt 20 kap 4 § sjölagen av om den som framför fartyg eller in övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom.

Beträffande kostnaderna anförde Kustbevakningen att ett genomförande av förslaget i de delar Kustbevakningen tillstyrkt skulle medföra vissa kostnader för myndigheten, dels för utbildning av personal i att använda sållningsinstrument för alkoholutandningsprov, dels för anskaffning av apparaturen, men att kostnaderna bedömdes kunna rymmas inom tillgängliga ramar.

Övrigt

MHF och Seko beklagade att narkotika till sjöss lämnats utanför förslaget och ansåg att en ny utredning borde titta på den frågan.

Rättsmedicinalverket påpekade att den föreslagna lagändringen rimligen borde resultera i ett ökat antal alkoholprover, vilket skulle komma att öka kostnaderna för analys hos Rättsmedicinalverket. Rimligen kommer, skrev man, kostnader för polis och åklagarväsen också att öka.

14.7 Uppgifter om båtlivet

14.7.1 Båtlivsundersökningen 2004

Statistiska Centralbyrån har på uppdrag av Sjöfartsverket genomfört en undersökning rörande det svenska båtbeståndet samt dess användning. Syftet med undersökningen var att ge Sjöfartsverket och andra intressenter en så korrekt bild som möjligt av hur omfattande det svenska båtlivet är genom att undersöka hur många fritidsbåtar som finns i Sverige och hur dom används. Tidigare undersökningar har genomförts åren 1971 och 1983 och undersökningen är därmed den första på över 20 år. Undersökningen avser endast privatägda fritidsbåtar i sjödugligt skick och är begränsad till hushåll med medlemmar mellan 20 och 74 år.

I Sverige fanns den 1 september 2004 drygt 6 miljoner invånare i åldrarna 20–74 år. Dessa personer representerade drygt 4 miljoner hushåll. Av dessa hushåll ägde cirka 600 000 en eller flera fritidsbåtar. Det innebar att 15 procent av alla hushåll i under-

sökningen var båtägare. Sammanlagt ägde de svenska hushållen ungefär 718 000 fritidsbåtar. Siffrorna var en skattning och förknippade med viss osäkerhet. Osäkerheten i skattningen av antalet båtar låg på +/- 66 000 båtar. Båttyperna fördelade sig enligt följande.

Tabell 14.1 Båttyp

Båttyp	Antal	Procent
<i>Totalt liten båt</i>	<i>348 000</i>	<i>48,4</i>
Kanadensare, kajak avsedd för paddling	41 000	5,7
Jolle, eka, roddbåt utan motor	146 000	20,3
Helt öppen båt med motor under 10 hk	161 000	22,4
<i>Totalt dagtursbåt</i>	<i>232 000</i>	<i>32,4</i>
Motorbåt med motor på minst 10 hk, ej övernattningsmöjlighet ¹	2 200 000	27,9
Segelbåt, segeljolle e d, helt utan övernattningsmöjlighet	23 000	3,2
Segelbåt m möjlighet till enbart tillfällig övernattnings	9 000	1,3
<i>Ruffad motorbåt avsedd för övernattnings</i>	<i>83 000</i>	<i>11,6</i>
<i>Ruffad segelbåt, motorseglare avsedd för övernattnings</i>	<i>55 000</i>	<i>7,7</i>
<i>Total</i>	<i>718 000</i>	<i>100</i>

¹Inklusive vattenskoter.

Källa: Båtlivsundersökningen 2004, en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används, SCB.

Undersökningen frågade också hur många av dem som äger snabbare motorbåtar som har förarintyg och/eller kustskepparintyg. Vidare ställde man frågorna dels om det bör införas körkort för att få köra snabb båt, dels om det bör införas åldersgräns för att få köra snabb båt, vilka frågor så många som drygt 86 procent svarade ja på.

14.7.2 Antalet fartyg

Svenskregistrerade fartyg

Vid Sjöfartsverket förs ett fartygsregister som består av tre delar; ett skeppsregister som innehåller uppgifter om svenska skepp, ett skeppsbyggnadsregister som innehåller uppgifter om skepp under

byggnad i Sverige och ett båtregister som innehåller uppgifter som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. I registret registreras ägare och inteckningar.

Enligt uppgift från Sjöfartsverket finns för närvarande (februari 2005) 4 033 skepp (fartyg större än 4 x 12 meter) registrerade i skeppsregistret och 7 642 fartyg registrerade i båtregistret.

Fritidsbåtar

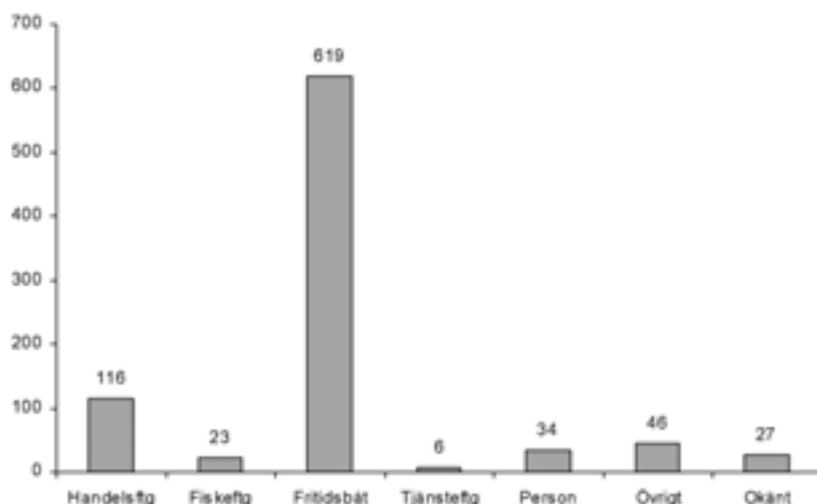
När det gäller fritidsbåtarna finns inte längre något register. Utredningen hänvisar i stället till vad som kommit fram i den ovan redovisade båtlivsundersökning.

14.7.3 Olycksfallsrapportering

Sjöräddningsinsatser

Enligt uppgifter från Sjöfartsverket genomfördes totalt 931 sjöräddningsinsatser under år 2004. Antalet har minskat under de senaste åren. Enligt Sjöfartsverket till stor del tack vare utbredningen av mobiltelefoni som har gjort att människor lättare kan meddela sig. Sjöräddningsinsatserna fördelade sig enligt följande.

Diagram 14.1 Antal insatser per objekt år 2004



Källa: Sjösäkerhetsrådet.

För fritidsbåtar hänförde sig 91 insatser till mindre båtar, varav 52 avsåg eka eller jolle, 16 kanot, sex gummibåt och 17 insatser segelbräda.

Olyckor med dödlig utgång under år 2004

Inom Sjöfartsverkets ansvarsområde för sjöräddning³ omkom totalt 27 personer. Av dessa omkom tre personer i olyckor med handelsfartyg, två personer i olyckor med fiskefartyg och två personer i olyckor med tjänstefartyg. Nio personer omkom i olyckor med fritidsbåtar, fyra personer i isolyckor och en person i en dykolycka. Sex personer omkom i andra typer av olyckor utan inblandning av något fartyg.

Ytterligare fritidsbåtsolyckor med dödlig utgång har förekommit utanför Sjöfartsverkets ansvarsområde; 23 personer drunknade i mindre sjöar och vattendrag, där det är den kommunala räddningstjänsten som har ansvaret.

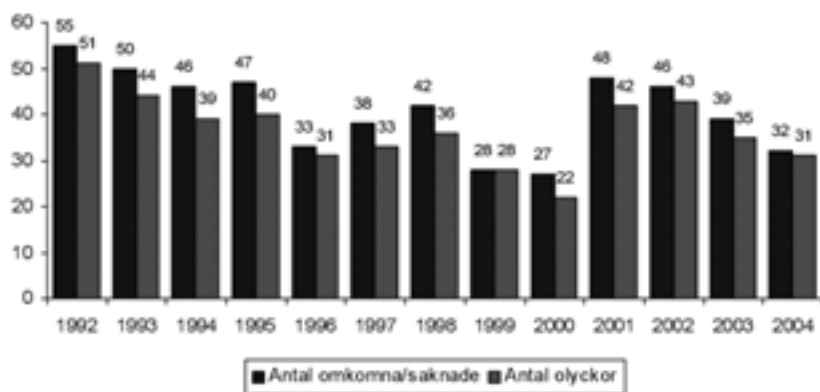
Någon uppgift om huruvida de som förolyckats varit alkoholpåverkade finns inte.

³ Se vidare 4 kap. 3 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Fritidsbåtsolyckor med dödlig utgång

Sammanlagt var det 32 personer som drunknade i fritidsbåtsolyckor under år 2004. Nedan anges antalet fritidsbåtsrelaterade dödsfall under ett antal år. Uppgifterna avser både kommunalt och statligt ansvarsområde

Diagram 14.2 Antal omkomna/saknade per år 1992–2004



Källa: Sjösäkerhetsrådet.

Av de 32 personer som drunknade under år 2004 var 30 män och två kvinnor. 29 av dem hade i samband med olika aktiviteter fallit överbord och inte kunnat ta sig ombord eller i land. 20 stycken var över 50 år. Fyra av fallen skedde med kanot eller kajak. Tre av personerna dog i samband med dykolyckor.

14.7.4 Antalet lagförda

Tabell 14.2 Antal personer lagförda för brott enligt 20 kap. 4–5 §§ sjölagen, som huvudbrott, åren 1997–2003

År	Brott	Lagförda personer
1997	Sjöfylleri	44
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	18
	Därav grovt sjöfylleri (5§)	26
1998	Sjöfylleri	54
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	27
	Därav grovt sjöfylleri (5§)	27
1999	Sjöfylleri	33
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	11
	Därav grovt sjöfylleri (5§) ¹	22
2000	Sjöfylleri	59
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	13
	Därav grovt sjöfylleri (5§)	46
2001	Sjöfylleri	65
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	17
	Därav grovt sjöfylleri (5§)	48
2002	Sjöfylleri	48
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	5
	Därav grovt sjöfylleri (5§)	43
2003	Sjöfylleri	80
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	11
	Därav grovt sjöfylleri (5§)	69
2004	Sjöfylleri	102
	Därav sjöfylleri av normalgraden (4§)	36
	Därav grovt sjöfylleri (5§)	66

Källa: Brå.

14.8 Överväganden

Utredningens förslag: För sjöfylleri som inte är grovt skall införas en nedre promillegräns om 0,2 promille. Från tillämpningen av promilleregeln undantas maskindrivna 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. Den nedre promillegränsen skall, liksom övriga regler om sjöfylleri, tillämpas i samtliga farvatten och gälla såväl den som framför ett fartyg som den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Den nya bestämmelsen skall i lagtexten placeras före den nuvarande regeln om kliniskt sjöfylleri. Den nuvarande regeln om sjöfylleri blir fortfarande tillämplig då det inte finns någon bevisning om alkoholhalten, då någon varit påverkad av annat medel än alkohol, samt beträffande de fartyg som undantagits från promilleregeln.

Utredningen föreslår att det införs en direkt tillämpbar promilleregeln även för grovt sjöfylleri om 1,0 promille. Regeln avgränsas på samma sätt som vid sjöfylleri som inte är grovt. Med en sådan bestämmelse blir det möjligt att döma för grovt sjöfylleri utan någon klinisk prövning.

Som ett led i en förbättrad sjösäkerhet föreslår utredningen att frågan om behörighetskrav för fritidsbåtar och regler om utrustningen ombord bör övervägas. Frågan om en nollgräns för droger bör också övervägas.

Polisman och kustbevakningstjänsteman skall ges befogenhet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov enligt 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som framför ett fartyg eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Rutinmässiga alkoholutandningsprov skall inte få genomföras i de fall det är uppenbart att fartygets storlek eller karaktär utesluter en tillämpning av promilleregeln.

Kustbevakningstjänsteman skall också ges möjlighet att på samma sätt som polisman genomföra alkoholutandningsprov enligt 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott enligt 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).

14.8.1 En promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt

Frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt är omstridd. Detta framgår inte minst av remissutfallet över Sjöfylleriutredningens förslag men också av hur frågan tidigare har behandlats av regering och riksdag enligt vad som har redovisats ovan.

Under senare år har utvecklingen av trafiken till sjöss varit utomordentligt snabb. Antalet fritidsbåtar har ökat kraftigt samtidigt som båtarna har blivit större och snabbare. Antalet restauranger och andra nöjesetablissemang längs våra kuster och i våra skärgårdar har också ökat markant med de tillfällen till alkohol-förtäring som därvid erbjuds. Sjöpolisen och Kustbevakningen har också under senare år kommit att göra allt fler ingripanden gällande sjöfylleri och då främst grovt brott. Detta har lett till att frågan om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt har fått en helt annan relevans än tidigare.

Det torde råda en bred enighet om att alkohol och trafik inte hör ihop. Det gäller givetvis även sjötrafiken. Detta är också en naturlig utgångspunkt för vårt ställningstagande. Det är också ett pedagogiskt budskap som lagstiftaren bör förmedla samtidigt som en promillegräns kan antas få en preventiv effekt och bidra till att förbättra nykterheten till sjöss. På samma sätt som gäller för andra trafikområden där det redan finns en promillegräns för enkelt fylleri är det därför naturligt att nu införa en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt.

Det ofta framförda argumentet att förhållandena till sjöss är så särpräglade och annorlunda än inom andra trafikområden och att farenmomentet inte är lika uttalat till sjöss har enligt utredningens mening inte sådan tyngd att det på något avgörande sätt påverkar ställningstagandet till frågan om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt nu bör införas. Det går således inte att bortse från att även ett förhållandevis måttligt alkoholintag påverkar omdömet och förmågan att agera på ett rationellt sätt vid plötsligt uppkomna trafiksituationer.

Införandet av en promillegräns medför också många praktiska fördelar som det inte går att bortse från. En promillegräns erbjuder således påtagliga processuella fördelar i förhållande till dagens regler som förutsätter en subjektiv bedömning av påverkansgradens betydelse i det enskilda fallet. En promillegräns minskar bevisproblemen och stärker samtidigt rättssäkerheten för den enskilde.

En promilleregler förbättrar också möjligheterna att bedriva en mer intensiv och effektiv övervakning av nykterheten till sjöss.

Vid övervägande av de argument som nu har redovisats råder det enligt utredningens mening inte någon tvekan om att det nu bör införas en promillegräns vid sjöfylleri som inte är grovt. Vi instämmer i denna fråga till fullo med vad Sjöfylleriutredningen anförde i sitt förslag.

14.8.2 Nivån för en nedre straffbarhetsgräns

Frågan om på vilken nivå som den nedre gränsen för sjöfylleri som inte är grovt bör ligga på kan givetvis diskuteras. I första hand bör därvid en riskbedömning göras.

Alkoholens betydelse för förmågan att föra båt har såvitt utredningen kunnat utröna inte undersökts särskilt. De undersökningar som har gjorts beträffande alkoholhaltens betydelse vid bilkörning visar på en måttlig riskökning vid alkoholhalter under 0,5 promille. Det är emellertid svårt att dra några generella slutsatser av en sådan undersökning då personer påverkas mycket olika vid alkoholförtäring. Det torde dock inte råda någon tvekan om att alkohol faktiskt påverkar den enskilde. Denne får sämre reaktionsförmåga och omdöme och alkoholen i sig utgör därmed en riskfaktor. Det är därför naturligt att ställa kravet på nykterhet högt.

När det till en början gäller den yrkesmässiga sjötrafiken finns det enligt utredningens uppfattning inte anledning att bestämma promillegränsen annorlunda än vad som nu gäller inom övriga trafikområden. Redan i dag finns dessutom särskilda överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter enligt vilka en anställds alkoholhalt i blodet inte får överstiga 0,2 promille under arbetstid. En promillegräns om 0,2 stämmer också överens med de regler som nyligen införts i Norge för yrkessjöfarten.

När detta väl är sagt kan man fråga sig om det finns anledning att bestämma promillegränsen annorlunda när det gäller fritidsbåttrafiken. Enligt utredningens uppfattning och med beaktande av vad som uttalats under riksdagsbehandlingen av frågan gällande promillegränser på väg och spår kan utredningen inte finna att det finns några egentliga objektiva skäl för en annan gräns till sjöss än vad som gäller för väg- och spårtrafik. Gränsen för sjöfylleri som inte är grovt bör därför bestämmas till 0,2 promille. En regel härom

bör föras in som ett nytt första stycke i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009).

14.8.3 En avgränsning av tillämpningsområdet

Inledning

Sjöfylleriutredningen föreslog i sitt betänkande att promillegränsen skulle gälla för alla fartyg men att denna reglering inte skulle gälla för alla typer av farvatten utan begränsas till de vatten där likheterna med vägtrafiken var mer påtagliga och farenmomentet mer uttalat, dvs. kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn. Den föreslagna promilleregeln skulle avse endast den som framförde fartyget. Förslaget i dessa delar mötte kritik under remissbehandlingen. Vi har haft att utreda dessa frågor vidare.

Förhållandena på sjön går inte att fullt ut jämföra med förhållandena på vägarna. På sjön är förhållandena mer särpräglade och varierade än på vägarna och farenmomentet är inte alltid lika uttalat på sjön. Sjötrafiken är också generellt mindre reglerad än vägtrafiken. Det är främst i den inre skärgården och kring hamnarna som lederna är smala och som det kan bli trångt mellan båtarna. Utanför den inre skärgården är lederna ofta flera hundra meter breda och några begränsningar för framfarten finns sällan där. Fartygsbegreppet är också betydligt mer varierande än fordonsbegreppet och innefattar i princip varje farkost som kan användas till transport på vattnet. På sjön är det heller inte självklart att den som kör eller seglar båten är den som förfogar över framfarten på samma sätt som föraren av ett fordon. På exempelvis en segelbåt kan det likaväl vara den som navigerar som ansvarar för hur färden går.

Betydelsen av fartygens karaktär och storlek

Det är visserligen statistiskt belagt att den som är utsatt för störst risk att råka ut för en olycka med dödlig utgång till sjöss är en ensam man i en roddbåt. Detta är dock i första hand inte ett trafiknykterhetsproblem utan mer ett allmänt nykterhetsproblem.

På samma sätt som det inte är straffbart att promenera eller cykla under alkoholpåverkan bör det enligt utredningens uppfattning heller inte generellt vara straffbart att framföra segelbrädor,

roddbåtar eller vissa andra mindre fartyg under alkoholpåverkan. Faremomentet är helt enkelt inte lika framträdande vid framförandet av mindre båtar med begränsade fartresurser. Vissa undantag bör därför göras beträffande tillämpligheten av den föreslagna promillegränsen. I denna fråga har utredningen således en annan uppfattning än den Sjöfylleriutredningen redovisade. Hur en sådan avgränsning skall göras är dock inte självklart.

Utredningens målsättning har varit att avgränsningen av tillämpningsområdet skall vara så klar och tydlig som möjligt. Avgränsningen bör göras vid fartyg som vid framförandet kan utgöra en mer betydande risk för andra sjöfarande. Därvid kommer fartygets fartresurser i första hand i åtanke men även fartygets storlek kan behöva beaktas. För utredningen har det gällt att hitta en schablonregel som på ett lämpligt sätt avgränsar tillämpningsområdet för en promilleregeln för sjöfylleri. Hade vi redan nu haft behörighetsregler för fritidsbåttrafiken hade det varit lämpligt att knyta an till den regleringen. Att knyta an till en befintlig regel har nämligen den fördelen att alla som vistas på sjön redan bör ha kännedom om innehållet i en sådan regel. I de internationella sjövägsreglerna finns, när det gäller skyldigheten att föra lanternor, olika krav beroende på fartygens storlek och maximifart. För maskindrivet fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart ej överstiger sju knop är minimikravet att dessa skall föra ett vitt runtlysande ljus samt om det är praktiskt möjligt även sidolaternor. Segelfartyg med en längd under sju meter och fartyg under rodd behöver inte föra sidoljus och akterljus utan dessa får i stället ha en elektrisk lampa eller tänd lykta med vitt ljus. Utredningen anser att nämnda regler är lämpliga att knyta an till. Med en sådan gränsdragning skulle kajaker, roddbåtar, mindre segelbåtar, båtar med mindre utombordsmotorer, vindsurfingbrädor m.m. hållas utanför promilleregeln. Dock att förare av dessa fartyg skulle kunna dömas för sjöfylleri enligt andra stycket i förslaget till ny lydelse av 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) för det fall de på grund av alkoholpåverkan inte kunnat framföra sitt fartyg på ett betryggande sätt. Utredningen ser inte att det annat än i något enstaka fall skulle bli problem med att urskilja huruvida ett motordrivet fartyg kan framföras i mer än sju knop. För det fall en sådan fråga skulle uppstå får de kontrollerande myndigheterna – liksom när det är fråga om hur fort exempelvis en moped kan framföras – provköra båten.

Utredningen är givetvis införstådd med att gränsdragningen för tillämpningsområdet av promilleregeln kan göras på annat sätt. Utredningen har som ett alternativ t.ex. övervägt en reglering motsvarande den som finns i den norska lagstiftningen om sjöfylleri. De norska reglerna är tillämpliga endast på maskindrivna fartyg och på segelfartyg med en längd överstigande 4,5 meter. Utredningen anser emellertid att en sådan regel skulle komma att omfatta alltför många beteenden som inte bör kriminaliseras. En mer generös gräns än den tidigare diskuterade skulle å andra sidan komma att släppa igenom alltför många farliga beteenden. Med den valda gränsdragningen anser emellertid utredningen att man fångar in huvuddelen av dem som regeln bör avse.

Vid en samlad bedömning anser utredningen således att från tillämpningsområdet för reglerna om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt bör undantas maskindrivna fartyg med en längd under sju meter vars maximifart ej överstiger sju knop samt segelfartyg med en längd under sju meter och andra fartyg utan motor motsvarande de regler som gäller skyldigheten att föra lanternorna enligt de internationella sjövägsreglerna. Också när det gäller definitionen av vad som avses med maskindrivet fartyg respektive segelfartyg och när det gäller hur fartygets längd och bredd skall bedömas är det rimligt att utgå från de internationella sjövägsreglerna. Med "maskindrivet fartyg" avses där varje fartyg som framdrivs med maskinkraft. Med "segelfartyg" avses varje fartyg under segel, dock under förutsättning att motorn, om sådan är installerad, ej används. Med ett fartygs längd menas dess längd överallt.

Farvattens olika karaktär

Sjöfylleriutredningen föreslog att promilleregeln för sjöfylleri som inte är grovt skulle begränsas till att avse endast de vatten där likheterna med vägtrafiken var mer påtagliga och faremomentet mer uttalat, dvs. kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn. Sjöfylleriutredningens förslag i denna del mötte allvarlig kritik under remissbehandlingen. En olycka eller incident med anledning av sjöfylleri är sällan kopplad till vilken typ av farvatten båten befinner sig i utan kan uppstå i princip var som helst. De internationella sjövägsreglerna gäller enligt sjötrafikförordningen (1986:300) för alla fartyg inom Sveriges sjöterritorium och

ekonomiska zon. Sjöterritoriet inbegriper det öppna havet men också sjöar och inre vattendrag som inte har förbindelse med havet. Den nu gällande bestämmelsen om sjöfylleri i sjölagen (1994:1009) gäller för det svenska sjöterritoriet. Enligt utredningens uppfattning saknas anledning att inte låta en nedre promillegräns för sjöfylleri gälla hela sjöterritoriet. Några avgränsningar i detta hänseende bör således inte göras.

Mot förslaget att promilleregeln skall gälla i samtliga vatten kan hävdas att det inte är möjligt för de övervakande myndigheterna att kontrollera nykterheten överallt. Den problematiken finns beträffande all brottslighet och inte minst trafikbrottsligheten. Det finns mängder av vägar och platser här i landet där trafikkontroller i praktiken aldrig förekommer. Lika litet som polisen kontrollerar nykterheten på alla vägar kommer nykterheten att kunna kontrolleras i alla sjöar och vattendrag. En regel som omfattar hela sjöterritoriet ger dock möjlighet för de kontrollerande myndigheterna att, i det fall de får kännedom om att det föreligger problem med många berusade båtförare i ett visst vatten, ta sig dit och kontrollera nykterheten.

Farvattens olika karaktär torde emellertid fortfarande få betydelse vid prövningen av om ett sjöfylleribrott skall bedömas som grovt eller inte. Även vid bedömningen av straffvärdet kan nämnda förhållanden få betydelse.

Utredningen vill också avslutningsvis i detta sammanhang peka på att utredningens förslag om att promillegränsen skall bli tillämplig endast på fartyg överstigande viss storlek indirekt medför en viss avgränsning av i vilka vatten regeln skall tillämpas.

Besättningsmedlemmar

Bestämmelserna i sjölagen (1994:1009) gäller i dag för ”den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss”. När det gäller den yrkesmässiga trafiken synes tidigare gjorda förarbetsuttalanden ha klargjort relativt väl vilka yrkeskategorier som omfattas. Den ordning som gäller i dag synes också rimlig och tillämpningsområdet bör därför inte förändras i förhållande till hur det ser ut i dag.

När det gäller fritidsbåtstrafiken har tillämpningen av bestämmelsen vållat större problem och det har vid några tillfällen varit

svårt för domstolarna att bestämma om den åtalade har fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

I de allra flesta fall är det den som styr båten som bör hållas ansvarig för sjöfylleri på en fritidsbåt. Dock är det möjligt att även annan person ombord på båten kan ha sådant ansvar för färden att denne bör kunna hållas ansvarig. Så kan det exempelvis vara på en segelbåt där den som navigerar är den som i första hand fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten. Det saknas således även här skäl att frångå den ordning som gäller i dag. En nedre promillegräns bör för såväl den yrkesmässiga trafiken som för fritidsbåtstrafiken omfatta samma personkrets som nu anges i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009). Frågan om vilka som innefattas i begreppet är sådan att den även framledes lämpligen löses genom domstolspraxis.

14.8.4 Grovt brott

Som en logisk följd av utredningens förslag om att införa en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt, föreslår utredningen att en direkt tillämpbar promilleregulering med de avgränsningar som föreslagits för sjöfylleri av normalgraden, införs även för grovt sjöfylleri. Med en sådan regel blir det inte nödvändigt att först göra en klinisk bedömning av om gärningsmannen varit så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom utan den uppmätta alkoholkoncentrationen blir direkt avgörande för om straffansvar för grovt brott kan följa. En sådan ordning har många praktiska fördelar bl.a. genom att bevisföringen underlättas. Den enskildes rättssäkerhet kan också sägas bli stärkt genom att subjektiva bedömningar kan undvikas vid bevisprövningen. Den nedre gränsen för grovt sjöfylleri bör som hittills fastställas till 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft. För den som på grund av fartygets storlek eller karaktär inte omfattas av de föreslagna promillereglerna skall nuvarande bestämmelser i fråga om grovt sjöfylleri gälla oförändrade.

14.8.5 Nödregler

Eftersom många fritidsbåtar används tillfälligt som bostad och då väderleksförhållandena kan förändra sig snabbt till sjöss är det nödvändigt att även en alkoholpåverkad båtinnehavare har möjlighet att, utan att straffansvar inträder, förtöja om sin båt eller flytta sin båt under vissa omständigheter. Vad båtinnehavaren kan ställas inför är en situation där han eller hon måste bryta mot en bestämmelse om sjöfylleri för att kunna säkerställa passagerares säkerhet, fartyget eller kanske dess last. Redan dagens bestämmelser om sjöfylleri innebär att båtinnehavaren – för att kunna freda sig från ansvar i en sådan situation – måste kunna åberopa den allmänna bestämmelsen om ansvarsfrihet på grund av nöd i 24 kap. 4 § brottsbalken. Det har hävdats att ett införande av en promilleregel vid sjöfylleri av normalgraden skulle påkalla en särskild reglering för att ansvarsfrihet skall kunna inträda i önskad omfattning.

Sjöfylleriutredningen ansåg att det inte var säkert att det skulle omfattas av brottsbalkens nödbestämmelse om ett fartyg behöver flyttas på grund av ett oförutsett väderomslag. Bland annat mot denna bakgrund valde Sjöfylleriutredningen att avgränsa sitt förslag om promillereglering till vatten där övernattning inte kommer i fråga och till hamnar där någon särskild undantagsregel vid sidan av de allmänna reglerna om nöd inte ansågs påkallad.

Av 24 kap. 4 § andra stycket brottsbalken framgår att nöd föreligger när fara hotar liv, hälsa, egendom eller något annat av rättsordningen skyddat intresse. Av första stycket samma lagrum framgår att en gärning som någon begår i nöd utgör brott endast om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkats annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig. Någon som företar en gärning och befinner sig i en nödsituation begår således ett brott endast om handlingen är oförsvarlig.

Utredningen har diskuterat huruvida vårt förslag till promilleregel skulle påkalla någon särskild reglering för att inte straffansvar skall inträda då oförutsedda väderomslag gör att ett fartyg måste flyttas till säkrare ankring. Utredningen har emellertid funnit att det knappast finns något behov av en särskild reglering vid sidan av den allmänna bestämmelsen om ansvarsfrihet i 24 kap. brottsbalken. En eventuell bestämmelse torde – i likhet med den norska regleringen (se avsnitt 14.4.1) – behöva ta sikte på de specifika förhållandena till sjöss. Samtidigt måste den – för att ha

någon reell betydelse – innebära ett vidare område för ansvarsfrihet än den allmänna nödbestämmelsen.

Nöd föreligger när fara hotar liv, hälsa, egendom eller något annat av rättsordningen skyddat intresse. Klart är att nödbestämmelsen kan aktualiseras i akuta situationer till följd av dåligt väder. Vad som möjligen kan framstå som problematiskt är att man på sjön i vissa fall kan behöva agera innan ett akut läge uppstår (t.ex. om fartyget befinner sig på en oskyddad plats och det finns klara indikationer på att oväder nalkas). Också i dylika situationer torde det emellertid, allt efter omständigheterna, finnas visst utrymme att åberopa nöd. I förarbetena till bestämmelsen står exempelvis följande att läsa.⁴

För nödrätt kräves icke, i motsats till vad som gäller beträffande nödvärn, att angreppet är påbörjat eller överhängande, utan det kan vara tillräckligt att faran är nära förestående. Av den föreslagna lagtexten framgår visserligen ej direkt att den hotande faran skall vara överhängande eller nära förestående, men det ligger i nödsituationens natur och framgår av kravet att faran ej skall kunna avvärjas på annat sätt att nödrätt kan föreligga endast för att avvärja en fara som är tämligen nära förestående. I den mån faran är avlägsen kunna yppas möjligheter att vidtaga andra åtgärder för dess avvärjande.

Något behov av att vidga det område vid vilket en nödsituation kan anses föreligga torde följaktligen inte finnas.

En gärning som någon begår i nöd utgör brott endast om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkats annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig. Inte heller här anser utredningen att det finns skäl att vidga ansvarsfriheten vid sjöfylleri i förhållande till andra brott. Det skulle nämligen i praktiken innebära att gärningar som enligt den allmänna ansvarsfrihetsgrunden bedöms som oförsvarliga, skulle vara tillåtna och accepterade. Några skäl till varför ansvarsfriheten vid nöd till sjöss skulle sträcka sig längre än i andra nödsituationer har utredningen inte kunnat finna.

Sammantaget menar utredningen att bestämmelsen i 24 kap. 4 § brottsbalken är tillräcklig för att nödsituationer till sjöss skall kunna hanteras på ett rimligt sätt.

I sammanhanget vill utredningen också påminna om den för sjötrafiken grundläggande regeln i 1 kap. 5 § sjötrafikförordningen (1986:300) om att en sjötrafikant skall visa gott sjömanskap och

⁴ *Brottsbalken*, Särtryck av den av JustR Nils Regner redigerade artikeln, Nytt Juridiskt Arkiv Avd. II 1962, Stockholm 1963 s. 357.

iaktta den omsorg och varsamhet som till förekommande av en sjöolycka betingas av omständigheterna. Bestämmelsen gäller även då ett fartyg är ankrat eller förtöjt. Den som är ansvarig för en båt bör således inte vara mer påverkad av alkohol än att han kan bemästra en situation där båten kan behöva flyttas och för det fall väderleksförhållandena är oklara kanske denne måste avhålla sig helt från alkohol. Att införa en regel som innebär ansvarsfrihet från sjöfylleri i andra situationer än då fara hotar, skulle kunna riskera att urholka såväl de allmänna bestämmelserna om gott sjömanskap som den regel om promillegräns vid sjöfylleri vid normalgraden som här föreslås.

14.8.6 Behörighetsregler

Frågan om vem som skall kunna ådömas ansvar för sjöfylleri hänger tätt samman med frågan om särskilda behörighetsregler för förare av fartyg. Inom yrkessjöfarten finns redan i dag behörighetsregler. När det gäller fritidsbåtstrafiken saknas såväl behörighetsregler som åldersbegränsningar.

Som det är i dag krävs det inte någon som helst kompetens för att föra fritidsbåtar under tolv meters längd och fyra meters bredd. Inte heller finns det några åldersgränser när det gäller framförandet av fritidsbåtar. Ofta är sjöovana eller i övrigt bristande kompetens en minst lika stor riskfaktor som alkoholpåverkan.

En ordning med obligatorisk utbildning och behörighetsbevis skulle innebära stora fördelar för ordningen och säkerheten på sjön. Åldersgränser och utbildningskrav för förande av fartyg över viss storlek eller med viss motorstyrka bör därför enligt utredningens uppfattning, övervägas.

I detta sammanhang kan nämnas att riksdagen den 17 mars 2005 uppmanade regeringen att utreda frågan om förarbevis för fritidsbåtar. Såvitt utredningen erfarit avser regeringen att återkomma till frågorna i den transportpolitiska propositionen under våren 2006.

14.8.7 En nollgräns för droger till sjöss

Det har inte ingått i utredningens uppdrag att överväga en eventuell nollgräns för narkotiska preparat på sjön. Enligt utredningens direktiv bör överväganden beträffande en nollgräns för drog-

rattfylleri gällande sjötrafiken anstå. Med beaktande av hur väl de regler som finns för vägtrafiken fungerar anser utredningen dock att det inte skulle möta några hinder att införa en motsvarande reglering för sjötrafiken. En sådan reglering skulle, i sådant fall, kunna avgränsas på samma sätt som den nedre promillegränsen enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009).

14.8.8 Utrustning ombord

De allra flesta som omkommer i fritidsbåtsolyckor till sjöss gör det i en mindre båt i en insjö. I princip samtliga saknar flytväst. Bästa sättet att undvika dessa dödsfall är genom att använda flytväst. Utredningen har i arbetet blivit uppmärksam på att man i Finland har krav på obligatorisk utrustning i båten i form av bl.a. godkända flytvästar. En sådan ordning även i Sverige skulle öka sjösäkerheten och troligen leda till färre dödsfall. Utredningen anser att det bör övervägas att införa en sådan regel även här.

14.8.9 Rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss

Enligt 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov får alkoholutandningsprov tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § trafikbrottslagen (1951:649), 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana eller spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet. Så kan vara fallet vid misstanke om grovt sjöfylleri. Enligt 2 § samma lag får alkoholutandningsprov tas även i andra fall som anges i 1 § på förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet spårforon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Någon möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss finns inte.

Sjöfylleriutredningen föreslog i sitt betänkande Sjöfylleri (SOU 2001:30) att polisen och Kustbevakningen skulle ges en möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov i de farvatten där man föreslog att en nedre promillegräns skulle gälla. Utredningens förslag togs emot väl av i princip samtliga remissinstanser.

Det är också denna utrednings uppfattning att införande av en nedre promillegräns måste åtföljas av en möjlighet att genomföra

rutinmässiga alkoholutandningsprov på sjön oavsett om det gäller sjöfylleri av normalgraden eller grovt sjöfylleri.

Med den ordning som råder i dag är det endast en liten del av sjöfylleribrotten som upptäcks. Skälig misstanke uppstår i princip endast i samband med ett annat ingripande, exempelvis på grund av för hög fart, bristfällig lanternföring, kollision eller grundstötning. För att en nedre promillegräns skall bli effektiv krävs att det är möjligt att genomföra alkoholutandningsprov inte bara för att utreda brott utan även för att öka upptäcktsriskerna. Liksom på vägarna bör blotta vetskapen om att alkoholhalten i blodet kan kontrolleras rutinmässigt också ha en avhållande effekt för den enskilde. En möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov på sjön bör alltså införas.

Kustbevakningens polisiära befogenheter regleras i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Genom den lagen har tjänsteman vid Kustbevakningen i flera avseenden getts samma befogenheter som tillkommer polisman. Om anledning förekommer till att brott har förövats mot någon av de föreskrifter beträffande vilka Kustbevakningen bedriver övervakning har tjänsteman vid Kustbevakningen samma befogenheter som polisman att bl.a. hålla förhör med en misstänkt, gripa en misstänkt och företa husrannsakan. Kustbevakningstjänsteman har vidare samma befogenheter som polisman att avvisa, avlägsna eller omhänderta den som genom sitt uppträdande i trafiken till sjöss stör ordningen eller utgör omedelbar fara för denna eller när det behövs för att avvärja brott mot bl.a. sådana föreskrifter som avser trafik och säkerhetsanordningar för sjötrafiken. Lagen är tillämplig i Kustbevakningens verksamhet till havs och i kustvatten, i Väner och Mälaren samt inom den ekonomiska zonen.

Kustbevakningen har givits ett samlat ansvar för myndighetsutövningen till sjöss och i anslutning till sjötrafiken såväl när det gäller brottsbekämpning som kontroll och tillsyn enligt en mängd olika författningar. Kustbevakningens verksamhet bygger till stora delar på samverkan med andra myndigheter. Med beaktande härav och då Kustbevakningen redan arbetar med att beivra sjöfylleri tillsammans med Sjöpolisen anser utredningen att det är lämpligt att Kustbevakningen även ges befogenhet att ta alkoholutandningsprov. Den befogenheten bör gälla såväl rutinmässiga prov (sällningsprov) som prov att användas i bevissyfte på den som är skäligen misstänkt för brott. Likaså bör kustbevakningstjänsteman

ges befogenhet att i likhet med polisman besluta om kroppsbesiktning enligt 28 kap. 13 § rättegångsbalken då misstanken avser brott mot 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009).

Sammanfattningsvis föreslår utredningen alltså att bestämmelsen i 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ändras så att rutinmässiga alkoholutandningsprov får tas även på den som framför ett fartyg eller i övrigt fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Rutinmässiga alkoholutandningsprov skall dock inte genomföras i de fall där det är uppenbart att fartygets storlek eller karaktär utesluter en tillämpning av promillereglerna. Såväl polisman som kustbevakningstjänsteman skall ges möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov (sällningsprov) till sjöss. Kustbevakningstjänsteman föreslås också få samma rätt som polisman att genomföra alkoholutandningsprov enligt 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för sjöfylleri.

Möjligheten för polisen och Kustbevakningen att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sjön bör gälla inom Sveriges sjöterritorium. För Kustbevakningens vidkommande kommer detta dock som regel inte att avse andra insjöar än de där myndigheten bedriver ordinarie verksamhet, dvs. i Vänern och Mälaren. Med beaktande av rätten i havsrättskonventionen till oskadlig genomfart av territorialhavet anser utredningen dock att från möjligheten att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov bör undantas utländska fartyg under *oskadlig* genomfart av territorialhavet.

15 Konsekvenser av utredningens förslag

15.1 Inledning

Kommittéer och särskilda utredare skall enligt kommittéförordningen (1998:1474) genomföra konsekvensanalyser beträffande de förslag som lämnas.

I 14 § kommittéförordningen anges att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt skall dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting, skall utredningen föreslå en finansiering.

I 15 § kommittéförordningen sägs att om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen skall konsekvenserna också i detta avseende anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

I 16 § kommittéförordningen sägs att regeringen anger närmare i utredningsuppdraget vilka konsekvensbeskrivningar som skall finnas i ett betänkande. I denna utrednings direktiv anges att utredningen skall lägga särskild vikt vid att redovisa förslag till finansiering i de delar utredningens förslag innebär ökade kostnader eller minskade intäkter för det allmänna och vid att redovisa förslagens betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet samt för sysselsättning och service i olika delar av landet.

15.2 Ekonomiska konsekvenser

15.2.1 Åligganden för Kriminalvården

Utredningen föreslår att Kriminalvården åläggs att ta fram en rammodell för vad ett särskilt vård- och behandlingsprogram för rattfyllerister skall innehålla samt att varje frivårdskontor med utgångspunkt i rammodellen och i samarbete med socialtjänsten och andra aktörer på orten skall arbeta fram ett program utifrån de lokala förutsättningarna. Vidare föreslår utredningen att frågan om vem som skall svara för kostnaderna för de olika delarna i programverksamheten skall lösas i samband med att frivårdskontoren tar fram vård- och behandlingsprogrammet.

Framtagandet av en rammodellen samt i sin tur ett vård- och behandlingsprogram medför initialt visst ökat arbete för Kriminalvården. Kostnaderna därför bör dock inte vara större än att de ryms inom myndighetens befintliga budget. Dessutom kommer arbetet på sikt att förenklas och förbättras med ett färdigt program.

När det gäller vård- och behandlingsprogrammet så föreslår utredningen att Kriminalvården skall svara för kostnaderna för läkarkontakter, provtagning och medicinering i de fall kommunerna inte är beredda att åta sig kostnadsansvaret. Utredningens förslag i denna del bör inte medföra någon ökad kostnad för kriminalvården i stort. Skyddstillsyn med föreskrift om kontraktsvård utgör redan i dag ett alternativ till fängelse och även om en sådan påföljd som regel pågår under en betydligt längre tid än en vistelse på kriminalvårdsanstalt (som är huvudalternativet) är kostnaderna för vistelse på kriminalvårdsanstalt generellt högre.

Utredningen föreslår vidare att samtliga de personer som skall avtjäna straff på Kriminalvårdsanstalt skall placeras på en anstalt med särskild programverksamhet för dem som dömts för trafiknykterhetsbrott. Inte heller det förslaget bör medföra några extra kostnader för Kriminalvården. Särskild programverksamhet för rattfyllerister finns redan på några anstalter och i princip samtliga de som avtjänar straff på anstalt för grovt rattfylleri bör kunna få plats på dessa anstalter.

Vad beträffar dem som avtjänar straff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll så deltar de allra flesta redan i dag i en programverksamhet. Att utveckla en särskild programverksamhet för dem som dömts för trafiknykterhetsbrott kan initialt medföra en extra kostnad för Kriminalvården.

Var för sig synes utredningens förslag således inte medföra några egentliga kostnadsökningar för Kriminalvården. Förslagen sammantagna innebär dock att påföljder för trafiknykterhetsbrott och verkställighet av dessa ges ett större inslag av vård- och behandling, vilket bör medföra ökade kostnader. Hur stora de kostnaderna blir är inte möjligt för utredningen att ange. I detta sammanhang måste också beaktas att varje lyckad påverkans- eller behandlingsinsats sparar mycket pengar åt samhället inom en rad olika områden.

15.2.2 Försöksverksamhet med villkorade bötesstraff

Försöksverksamheten kommer att medföra utökade arbetsuppgifter för Kriminalvårdens personal på de orter där försöksverksamheten är tänkt att pågå. Även åklagarna och i någon mån domstolarna på de orterna kommer att tillföras fler arbetsuppgifter. Sammantaget kan det röra sig om ett par tjänster för Kriminalvården och en tjänst för Åklagarmyndigheten.

15.2.3 Polisens möjlighet att begära blodprov

Utredningen föreslår att polisen ges en möjlighet att begära att blodprov tas på den som varit med vid en trafikolycka och på grund därav inte kan lämna alkoholutandningsprov även om skälig misstanke om brott inte föreligger. Möjligheten kommer att medföra att polisen begär ytterligare blodprov hos sjukvården. Ökningen blir sannolikt dock endast marginell. Likaså kan man förutspå en marginell ökning av andelen ärenden hos Statens Kriminaltekniska laboratorium dit proven skickas för analys.

15.2.4 Införandet av en sekretessbrytande regel

Förslaget om en sekretessbrytande regel för personal inom hälso- och sjukvården samt socialtjänsten med innebörden att dessa har möjlighet att lämna uppgifter om ett förestående eller pågående rattfylleribrott medför knappast annat än marginella kostnader för polis och åklagare.

15.2.5 Vissa ytterligare förslag för att komma åt trafiknykterhetsbrottsligheten

Förslagen i denna del är allmänt hållna och rör frågor som olika myndigheter redan har till uppgift att arbeta med. Kostnaderna bör därför vara budgeterade inom myndigheternas befintliga budgetramar.

15.2.6 En nedre promilleregul på sjön

För att kunna följa upp och kontrollera en nedre promilleregul på sjön så har utredningen föreslagit att även Kustbevakningen skall få möjlighet att ta alkoholutandningsprov till sjöss. Såväl polisen som Kustbevakningen skall dessutom få möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss. Redan i dag arbetar både Sjöpolisen och Kustbevakningen med att beivra sjöfylleri. Polisen har möjlighet att ta alkoholutandningsprov i de fall skälig misstanke om brott föreligger. Med utredningens förslag ges man möjlighet att ta även rutinmässiga alkoholutandningsprov. För sitt arbete kommer polisen i ett inledningsskede inte att behöva någon ytterligare utrustning. Utredningens förslag till lagstiftning medför snarast en förenkling av deras arbete. När det gäller Kustbevakningen så kommer myndigheten att vara i behov att såväl sållningsinstrument som bevisinstrument. Kostnaderna härför är inte större än att den bör kunna rymmas inom myndighetens befintliga budgetram. Beroende på hur förhållanden på sjön utvecklas kan dock såväl Sjöpolisen som Kustbevakningen framöver komma att behöva tillföras extra resurser för kontroll och övervakning.

Med en promillegräns som motsvarar den i trafikbrottslagen är det också troligt att antalet mål gällande sjöfylleri kan komma att öka vilket också påverkar Åklagarmyndigheten, domstolarna och Kriminalvården. Särskilt de domstolar som handlägger sjömål samt åklagare och Kriminalvård inom dessa domstolarnas upptagningsområden kommer att beröras. Hur stor ökningen blir beror i stor utsträckning på sjöpolisens och Kustbevakningens arbete och är inte möjligt för utredningen att ange.

15.3 Förslagets betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet

Utredningens arbete har i stor utsträckning varit inriktat på att finna åtgärder som kan leda till minskad brottslighet. Mot den bakgrunden anser utredningen att det saknas anledning att redogöra för hur olika delförslag påverkar det brottsförebyggande arbetet och på sikt kan komma att minska brottsligheten.

15.4 Konsekvenser för sysselsättning och service i olika delar av landet

Utredningens förslag medför inte att det, i vart fall inte initialt, behövs ytterligare personal inom berörda myndigheter. Berörda myndigheter såsom Kriminalvården, polisen, Vägverket och Kustbevakningen arbetar redan med frågorna. Förslagen bedöms därför inte ha några konsekvenser för sysselsättning och service i olika delar av landet. Se dock vad som anförts ovan beträffande försöksverksamheten.

16 Författningskommentar

16.1 Förslaget till förordning (200x:xx) om Kriminalvårdens skyldighet att tillhandahålla särskild programverksamhet

Förslaget har behandlats i avsnitt 5.8.1.

1 §

För att säkerställa att det finns särskilda vård- och behandlingsprogram tillgängliga att erbjuda dem som har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott och för att dess innehåll skall vara ungefär detsamma i hela landet skall Kriminalvården åläggas att centralt utarbeta en rammodell för vad ett sådant program skall innehålla. Rammodellen skall sedan fungera som utgångspunkt för frivårdskontorens programverksamhet. Genom det valda uttryckssättet är programverksamheten avsedd att omfatta de som dömts för rattfylleri enligt trafikbrottslagen (1951:649), sjöfylleri enligt sjölagen (1994:1009) samt brott enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, järnvägslagen (2004:519) och luftfartslagen (1957:297).

2 §

Varje frivårdskontor åläggs att i samråd med socialtjänsten och andra aktörer på orten samt med utgångspunkt från den ovan nämnda rammodellen utarbeta ett särskilt vård- och behandlingsprogram för dem som har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Programmet skall finnas färdigt och kunna erbjudas den som misstänks för trafiknykterhetsbrott redan i samband med att Kriminalvården gör personutredningen. Även frågan om vem som skall ansvara för kostnaderna för läkarundersökning, provtagning,

medicinering m.m. skall vara generellt avgjord i samband med att programmet tas fram.

16.2 Förslaget till lag (200x:xx) om försöksverksamhet med villkorliga bötesstraff vid vissa drogrelaterade brott

Förslaget har behandlats i avsnitt 5.8.2.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om den lokala avgränsningen av försöksverksamheten.

Avgränsningen tar sikte på domstols beslut att döma ut ett villkorligt bötesstraff. Genom avgränsningen till vissa tingsrätter sker samtidigt en avgränsning till vilka strafförelägganden som kan föreläggas villkorligt, nämligen sådana som skall prövas vid angivna tingsrätter vid bestridande. Vilket frivårdskontor som har att pröva relevanta frågor avgörs enligt sedvanliga bestämmelser.

2 §

Paragrafen anger under vilka förutsättningar en dom eller ett strafföreläggande om villkorligt bötesstraff kan utfärdas och vad en sådan dom eller ett sådant föreläggande innebär.

I *första stycket* föreskrivs att det skall vara ett brott där påföljden annars skall bestämmas till dagsböter. Avgörande blir dels brottets rubricering, dels dess straffvärde. Enligt *första punkten* skall det vara fråga om ett brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar. Vad som kan komma i fråga är rattfylleri enligt trafikbrottslagen (1951:649), sjöfylleri enligt sjölagen (1994:1009) samt brott enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, järnvägslagen (2004:519) samt luftfartslagen (1957:297). Av *andra punkten* framgår att den tilltalade ska ha förklarat sig villig att genomföra en behandling eller annan åtgärd mot sitt missbruk. Någon särskild skriftlig förklaring krävs inte. I de fall det är fråga om strafföreläggande kan viljeförklaringen göras genom att föreläggandet godkänns. När frågan blir föremål för rättens prövning kan viljeförklaringen ske muntligen inför rätten. I *tredje punkten*

föreskrivs att behandlingen eller åtgärden skall anses tillräckligt ingripande med hänsyn till brottslighetens straffvärde för att kunna ersätta det bötesstraff som annars skulle ha dömts ut. Avgörande för denna prövning blir i vilken omfattning åtgärderna innehåller moment som går utöver en ensidig information och i stället förutsätter ett verkligt deltagande och engagemang hos den tilltalade. Samtidigt innebär det relativt sett låga straffvärdet att det inte behöver vara fråga om några mycket ingripande åtgärder. Att exempelvis närvara vid en eller några få informationsmöten är inte tillräckligt, medan exempelvis deltagande i någon form av terapi eller regelbundna samtal under ledning bör vara det.

I *andra stycket* föreskrivs vad ett villkorligt bötesstraff innebär. Den tilltalade behöver inte betala ett visst angivet bötesstraff, som motsvarar vad som i annat fall hade dömts ut, under förutsättning att denne genomför en behandling eller annan åtgärd mot sitt missbruk. I domen eller strafföreläggandet skall anges vilken behandling som skall genomföras, grundat på den behandlingsplan som Kriminalvården upprättat (se 3 §).

Av *tredje stycket* framgår att åklagare får utfärda ett strafföreläggande om villkorligt bötesstraff under samma förutsättning som domstolen kan meddela en dom om villkorligt bötesstraff. Det innebär att första och andra styckena skall ges motsvarande tillämpning när ansvarsfrågan prövas summariskt genom ett strafföreläggande.

3 §

I *första stycket* anges att Kriminalvården, om den finner att förutsättningar för ett villkorligt bötesstraff föreligger enligt 2 §, skall upprätta en behandlingsplan som sedan skall kunna läggas till grund för rättens eller åklagarens bedömning. En första förutsättning för att en behandlingsplan skall kunna upprättas är att Kriminalvården har kännedom om brottet i fråga och den rättsliga processen, vilket i första hand kan uppnås genom att den tilltalade tar kontakt med myndigheten (se närmare i avsnitt 5.8.2 om det praktiska förfarandet som kan regleras i förordning).

Materiella förutsättningar för en behandlingsplan föreligger när dels samtliga punkter under 2 § första stycket är uppfyllda, dels en adekvat vård eller behandling de facto finns tillgänglig för det konstaterade missbruket. Kriminalvården skall alltså göra en egen bedömning huruvida det är ett brott av den digniteten och den

arten att det omfattas av 2 §. För att en behandlingsplan skall kunna upprättas förutsätts att den tilltalade har förklarat sig villig att genomföra behandling eller annan åtgärd. Någon behandlingsplan skall alltså inte upprättas av Kriminalvården om den tilltalade inte aktivt samtycker till det. Slutligen skall Kriminalvården pröva huruvida den eventuella behandling eller åtgärd som finns tillgänglig och som bedöms som adekvat är tillräckligt ingripande med hänsyn till brottslighetens straffvärde. Finner Kriminalvården att alla dessa förutsättningar är uppfyllda skall den upprätta en behandlingsplan.

Enligt bestämmelsen i *andra stycket* kan den tilltalade hänskjuta frågan om upprättande av en behandlingsplan till rättens prövning, om Kriminalvården funnit att förutsättningar inte föreligger. Genom att bestrida eller underlåta att godkänna det sedvanliga strafföreläggandet kommer målet att prövas vid rätten. Rätten kan då, om den gör en annan bedömning än Kriminalvården vad gäller förutsättningarna för att upprätta en behandlingsplan, besluta att inhämta en sådan plan.

4 §

Enligt *första stycket* skall Kriminalvården kontrollera att den dömda iakttar vad denne åtagit sig genom det villkorliga bötesstraffet som meddelats genom dom eller strafföreläggande. Om så ej sker skall en anmälan göras till åklagaren. Anmälan skall göras vid varje verkligt avsteg från vad den tilltalade åtagit sig.

Av *andra stycket* framgår att åklagaren skall föra talan vid rätten om att domen eller strafföreläggandet skall undanröjas, om den dömda inte har iakttagit vad han eller hon åtagit sig. Att iaktta vad man åtagit sig, innebär att man deltar i alla de moment som föreskrivits i domen eller strafföreläggandet. Den som har laga förfall kan givetvis inte sägas ha underlåtit att iaktta vad han eller hon har åtagit sig.

I *tredje stycket* föreskrivs vad som händer om domen eller strafföreläggandet undanröjs. Rätten skall i så fall utdöma dagsböter i enlighet med vad som föreskrivits i domen eller strafföreläggandet.

16.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt

7 b §

Paragrafen, som är ny, har behandlats i avsnitt 5.8.1.

Genom bestämmelsen föreskrivs att de som dömts för brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar, och som har det brottet som huvudbrott, skall placeras på kriminalvårdsanstalt som tillhandahåller särskild programverksamhet för dem som gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Många av dem som döms för grovt rattfylleri döms också för annan brottslighet och det kan då vara så att de behöver placeras på en annan typ av anstalt.

Deltagande skall liksom tidigare bygga på frivillighet, men det är angeläget att så många som möjligt deltar. För att få så många som möjligt att delta bör deltagande kunna kopplas till det av Kriminalvårdskommittén (SOU 2005: 54) föreslagna förmåns-systemet. De brott som omfattas är rattfylleri enligt trafikbrottslagen (1951:649), sjöfylleri enligt sjölagen (1994:1009) samt brott enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, järnvägslagen (2004:519) och luftfartslagen (1957:297).

16.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

1 §

Ändringarna i paragrafen föranleds av ändringarna i sjölagen (1994:1009) och har behandlats i avsnitt 14.8.

I *första stycket* anges uttryckligen att alkoholutandningsprov får tas även på den som skäligen kan misstänkas för brott enligt 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009).

I *andra stycket* har tillagts att alkoholutandningsprov, vid misstanke om sjöfylleri, får tas inte bara av polisman utan även av kustbevakningstjänsteman samt att provet, om särskilda skäl inte föranleder annat, skall tas i täckt fordon eller fartyg.

2 §

Ändringarna i 2 § föranleds av ändringarna i sjölagen (1994:1009). Genom ändringarna i *första stycket* blir det möjligt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov även till sjöss.

I ett nytt *andra stycke* har gjorts ytterligare ett undantag från möjligheten att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. Rutinmässiga alkoholutandningsprov får inte tas på den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss om det är uppenbart att fartyget inte omfattas av bestämmelsen i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).

Tredje och fjärde styckena motsvarar de tidigare andra och tredje styckena.

3 §

I bestämmelsen är *andra meningen i första stycket och andra stycket* nytt.

I *andra meningen första stycket*, som har behandlats i avsnitt 13.6.1, ges polisen en möjlighet att begära att ett blodprov tas, utan att förutsättningar enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken (skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa) föreligger, inte endast på den som vägrar lämna alkoholutandningsprov utan även på förare av motordrivet fordon, förare av maskindrivet spårfordon samt på den som framför ett fartyg eller eljest på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss om denne varit inblandad i en trafikolycka och på grund därav inte kan lämna alkoholutandningsprov. Med trafikolycka avses såväl olycka till sjöss som till lands och på järnväg.

Som en följd av att kustbevakningstjänstemän ges möjlighet att kontrollera nykterheten på sjön med alkoholutandningsprov bör dessa också ha möjlighet att, på samma sätt som polisman, besluta om kroppsbesiktning enligt 28 kap. 13 § rättegångsbalken, vilket regleras i *andra stycket*.

16.5 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

14 kap. 2 §

Sjunde stycket är nytt och har behandlats i avsnitt 13.6.2.

Sekretess inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten skall inte hindra att uppgift om ett förestående eller pågående trafiknykterhetsbrott lämnas till polisen. Personalen inom dessa verksamheter ges därför genom det föreslagna undantaget från den sekretess som annars gäller en möjlighet att meddela polisen eller annan som har att ingripa mot brottet om de misstänker att en alkohol- eller drogpåverkad person är på väg att göra sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Undantag görs inte bara för rattfylleri enligt trafikbrottslagen (1951:649) utan även för sjöfylleri enligt sjölagen (1994:1009) samt trafikbrott enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, järnvägslagen (2004:519) och luftfartslagen (1957:297).

16.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

3 §

Tillägget i *tredje stycket* är en följd av utredningens förslag om befogenhet för kustbevakningstjänsteman att ta alkoholutandningsprov enligt lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

16.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m.

1 §

Andra stycket är nytt. Där föreskrivs att yttrande från Kriminalvården alltid skall inhämtas i mål där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar och där där påföljden inte bedöms kunna stanna vid böter. De brott som omfattas är i första hand brott enligt 4 a § trafikbrottslagen (1951:649), grovt sjöfylleri enligt 20 kap. 5 § sjölagen (1994:1009),

grovt brott enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och järnvägslagen (2004:519) samt brott enligt luftfartslagen (1957:297). I något fall kan även brott enligt normalgraden komma att omfattas.

Av *tredje stycket* framgår att yttrande inte behöver inhämtas i de fall utredning redan finns tillgänglig för rätten.

16.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll

8 a §

Paragrafen är ny och har behandlats i avsnitt 5.8.1.

Den som avtjänar straff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll för brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar skall delta i en särskild programverksamhet för dem som dömts för trafiknykterhetsbrott.

Redan i dag anges i 8 § samma lag att särskilda föreskrifter om vad den dömda skall iaktta skall meddelas den som verkställer straff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll. Sådana särskilda föreskrifter får avse vård, behandling eller deltagande i särskilt anordnat program. När det gäller den som dömts för trafiknykterhetsbrott menar utredningen att han eller hon alltid skall delta i en särskilt avpassad programverksamhet. Deltagande i programverksamhet skall således utgöra en av förutsättningarna för att beviljas möjlighet att avtjäna straffet med fotboja.

16.9 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

4 §

Paragrafen har ändrats till följd av utredningens förslag om en nedre promillegräns om 0,2 promille. Se vidare härom i avsnitt 14.8.

I *första stycket*, som är nytt, anges promillegränsen till 0,2 promille alkohol i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften.

Andra stycket, vars innehåll tidigare fanns i första stycket, motsvarar tredje stycket i 4 § trafikbrottslagen och reglerar det kliniska sjöfylleriet. Straff för sjöfylleri skall kunna ådömas oberoende av alkoholhalten, om det kan styrkas att den som framför ett fartyg eller i övrigt 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 kan utföra vad som åligger honom på ett betryggande sätt. Stycket blir tillämbart då uppgift om alkoholkoncentrationen saknas och då den misstänkte varit påverkad av något annat preparat än alkohol samt även beträffande de fartyg som i tredje stycket undantas från promilleregeln i första stycket.

I *tredje stycket* görs undantag från promilleregeln i första stycket för maskindrivna fartyg vars längd understiger sju meter och vars maximifart ej överstiger sju knop samt för segelfartyg vars längd understiger sju meter och för fartyg under rodd. Regeln bygger på de internationella sjövägsreglernas bestämmelser om skyldigheten att föra lanternorna. Med "maskindrivet fartyg" avses varje fartyg som framdrivs med maskinkraft. Med "segelfartyg" avses fartyg under segel, dock under förutsättning att motorn, om sådan är installerad, ej används. Med ett fartygs längd menas dess längd överallt. För sjöfylleri på dessa mindre fartyg kan dömas enligt andra stycket om förutsättningarna är uppfyllda.

5 §

Ändringen föranleds av ändringarna i 4 §. Som en logisk följd av utredningens förslag att införa en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt har utredningen föreslagit att en renodlad promilleregel införs även för grovt sjöfylleri genom att i första stycket föra in en hänvisning till det nya första stycket i 4 §. Genom denna hänvisning i 5 § tillbaka till 4 § krävs inte längre någon klinisk prövning för att kunna döma för grovt sjöfylleri beträffande fartyg som inte är undantagna från promilleregeln i 4 § första stycket.

Paragrafen är konstruerad på samma sätt som 4 a § trafikbrottslagen. Detta innebär att domstolen har att avgöra frågan om vilken grad av sjöfylleri som föreligger efter en samlad bedömning av omständigheterna i det konkreta fallet. För att underlätta bedömningen anges omständigheter som särskilt bör beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt.

I *första punkten* anges en alkoholhalt om 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Detta innebär att brott där den misstänkte haft en alkoholhalt om 1,0 promille i blodet regelmässigt är att bedöma som grovt brott. I fall av mildrande omständigheter är det emellertid möjligt att bedöma brottet som lindrigare.

Vid sidan av alkoholhalten anges, i *andra punkten*, som en försvårande omständighet att föraren varit avsevärt påverkad av alkohol eller på motsvarande sätt av något annat medel. Detta rekvisit tar främst sikte på fall där bevisning om alkoholhalten saknas.

I *tredje punkten*, vars motsvarighet saknas i trafikbrottslagen, anges att den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter. Enligt förarbetena (prop. 1990/91:128 s. 23) låg det i sakens natur att sådana omständigheter som fartygets storlek och den fart med vilken det hade framförts eller kan ha framförts borde ha betydelse vid bedömningen av hur allvarlig gärningen var. Andra exempel på förhållanden som kunde vara relevanta var väderleken liksom om färden skett i en livligt trafikerad farled eller om vattnen var särskilt svårnavigerade på sätt som innebar ökade risker för att en sjöolycka skulle inträffa.

I *fjärde punkten* anges att det särskilt skall beaktas att framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss. Skrivningen motsvaras av tredje punkten i trafikbrottslagen.

Utredningen vill i detta sammanhang som sin mening uttala att det torde finnas ett tämligen stort utrymme för att göra en nyanserad bedömning av om ett brott skall bedömas som grovt eller inte främst med tanke på farvattnens olika karaktär men även med hänsyn till fartygens olika beskaffenhet och fartresurser.

Beträffande fartyg som är undantagna från promilleregeln i 20 kap. 4 § första stycket blir konsekvensen av utredningens förslag att det inte går att döma för grovt sjöfylleri med tillämpning av enbart promilleregeln i 5 §. Här krävs det således fortfarande bevisning om att den som har framfört fartyget eller eljest ombord fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss varit så påverkad av alkohol eller något annat medel att vederbörande inte på ett betryggande sätt har kunnat utföra vad som ålegat honom eller henne. I denna del innebär utredningens förslag inte någon saklig förändring.

16.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

5 §

Ändringen, som gjorts i *första stycket andra meningen*, motsvarar den ändring som gjorts i 3 § första stycket lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Se vidare ovan samt i avsnitt 13.6.1.

16.11 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

4 §

Ändringen är en följd av utredningens förslag om befogenhet för kustbevakningstjänsteman att ta alkoholutandningsprov enligt lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Se vidare i avsnitt 14.8.

Särskilt yttrande

av experten Petter Asp

Inledning

Som framgått ovan i avsnitt 5.8 har utredningen diskuterat huruvida det finns skäl att göra ändringar i 30 kap. 9 § brottsbalken för att därigenom skapa en modell enligt vilken skyddstillsyn med, en för trafiknykterhetsbrott särskilt utformad, kontraktsvård skulle kunna göras till ett huvudalternativ vid påföljdsbestämningen vid grovt rattfylleri. För egen del hade jag gärna sett att detta förslag hade lagts fram av utredningen, men när så inte blev fallet har jag funnit skäl att presentera förslaget på egen hand. Med anledning härav ber jag att få anföra följande.

Inledningsvis bör betonas att det, på ett generellt plan, finns goda skäl dels att vara försiktig med att låta påföljdsbestämningen styras av eventuella behandlingsbehov hos den enskilde, dels att inte ha någon övertro på påföljder med inslag av vård och behandling (forskning på området ger inte skäl till stor optimism).

Situationen beträffande grovt rattfylleri är emellertid så speciell att det enligt min mening (och särskilt som detta låter sig göras inom ramarna för det nuvarande påföljdsbestämningssystemets grundläggande principer om proportionalitet och ekvivalens) finns skäl att överväga om inte ett ökat inslag av vård är önskvärt.

Det särpräglade med grovt rattfylleri är att brottet är konstruerat på ett sådant sätt att en stor majoritet av dem som begår det kan presumeras ha alkoholproblem (det gäller åtminstone om promillehalten överstiger 1,5). Samtidigt är det närmast uppenbart att ett fängelsestraff om en månad (som utgör normalstraffet för grovt rattfylleri) inte på något beaktansvärt sätt hjälper den som har alkoholproblem att komma till rätta med dessa. Sak samma gäller för påföljdsalternativet villkorlig dom i förening med samhällstjänst.

Även om det svenska påföljdssystemet är uppbyggt kring principerna om proportionalitet och ekvivalens och straff inte i

första hand utdöms för att ”behandla” den enskilde, finns det skäl att inom denna ram hantera existerande problem på ett så rationellt sätt som möjligt. Det är svårt att påstå att nuvarande påföljdspraxis gällande grovt rattfylleri uppfyller detta krav. Tillspetsat uttryckt kan man säga att korta fängelsestraff innebär stora kostnader och inte obetydligt lidande (för den intagne), utan att det finns skäl att tro att straffet gör någon större nytta (snarare tvärtom).

Det framstår mot denna bakgrund – och förutsatt att man verkligen vill försöka göra något åt de trafiksäkerhetsproblem som är kopplade till rattfylleribrottet (snarare än vidta symboliska krafttag) – som angeläget att tillse att det ymniga bruket av korta fängelsestraff ersätts av åtgärder som åtminstone kan tänkas ha någon effekt på trafiksäkerheten. Man kan uttrycka det så att grovt rattfylleri ofta har sin bakgrund i en missbruksproblematik (korrelationen mellan grovt rattfylleri och alkoholproblem är relativt stor), och att det därför finns skäl att i första hand söka efter åtgärder som kan påverka orsakerna bakom brottsligheten.

Huvudtanken i det förslag som presenteras nedan är därför att skyddstillsyn med en särskilt anpassad kontraktsvård skall utgöra förstahandsalternativet vid påföljdsbestämningen i mål gällande grovt rattfylleri.

Utredningen har lagt fram vissa förslag som torde kunna leda till förändringar i denna riktning. Med bättre personutredningar och en särskilt utarbetad rammodell för ett vård- och behandlingsprogram som är anpassad för trafiknykterhetsbrott torde möjligheterna att döma till skyddstillsyn i förening med kontraktsvård kunna förbättras. Det är dock svårt att tro att utredningens förslag kommer att leda till några mer påtagliga förändringar av praxis. I detta yttrande föreslås därför att utredningens förslag kompletteras med en ändring i 30 kap. 9 § brottsbalken enligt vilken skyddstillsyn i kombination med en särskild för trafiknykterhetsbrott anpassad kontraktsvård skall utgöra ett förstahandsalternativ vid påföljdsbestämningen i mål rörande grovt rattfylleri.

En fråga som kan ställas är naturligtvis om inte en sådan inriktning på påföljdsbestämningen vid grovt rattfylleri riskerar att få icke önskvärda effekter i ett allmänpreventivt perspektiv. Jag är övertygad om att så inte är fallet. Också om man på ett generellt plan (och trots att det finns bräckligt stöd för slutsatsen) godtar att korta fängelsestraff har beaktansvärda allmänpreventiva effekter, finns skäl att betvivla effektiviteten när det gäller just grovt

rattfylleri som per definition begås under omständigheter där gärningsmannen kan förutsättas agera på ett inte helt rationellt sätt. Minimiförutsättningar för allmänpreventiva effekter är nämligen att den presumtive gärningsmannen: a) förutsätts handla rationellt, b) känner till praxis, c) uppfattar upptäcktsrisken som beaktansvärd och d) uppfattar skillnaden i stränghet (mellan normalstraffet och det straff som motiveras av allmänpreventiva skäl) som ett skäl för att handla annorlunda.

I det följande presenteras förslaget närmare. Av skäl som har att göra med tydlighet och jämförbarhet har jag i huvudsak utgått ifrån utredningens skrivningar och gjort de justeringar som föranleds av mitt förslag.

Alternativt förslag till avsnitt 5.8.1

Utredningens förslag: Grovt rattfylleri skall också fortsättningsvis anses vara ett brott av sådan art att påföljden i första hand skall bestämmas till fängelse. Det skall därmed föreligga särskilda skäl för att en icke frihetsberövande påföljd skall kunna väljas.

Som särskilda skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse skall rätten vid brottslighet där påverkan av alkoholhaltiga drycker, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar i första hand beakta om det finns förutsättningar att tillämpa 30 kap. 9 § andra stycket 3 brottsbalken.

Pågående forskning har visat att en stor del av dem som har gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har sådana alkoholproblem att de har behov av vård eller behandling härför. Vid bestämmandet av påföljd för grovt rattfylleri bör man därför mer än som sker i dag fokusera på det vårdbehov som kan föreligga och undersöka möjligheterna att anordna en s.k. kontraktsvård. Kriminalvården skall i detta syfte arbeta fram en rammodell för vad ett sådant särskilt vård- och behandlingsprogram skall innehålla.

De som skall avtjäna fängelsestraff för grovt rattfylleri på kriminalvårdsanstalt skall genomgå en särskild programverksamhet anpassad för den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Placering av den dömda skall därför, när rattfylleri brottet utgör huvudbrott, ske på de kriminalvårdsanstalter som tillhandahåller sådan särskild programverksamhet.

De som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning skall, som en del av verkställigheten, delta i en särskild programverksamhet för den som dömts för trafiknykterhetsbrott.

Som utredningen har redovisat tidigare har praxis vid val av påföljd för grovt rattfylleri växlat under 1990-talet till följd av uttalanden som gjorts i förarbetena till de reformer som har genomförts. Utvecklingen i praxis har, som utredningen konstaterat ovan i avsnitt 5.3, i huvudsak följt lagstiftarens intentioner.

Vid val av påföljd skall rätten enligt de allmänna principer som gäller vid val av påföljd fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Utgångspunkten för påföljdsvalet kan därmed sägas vara att rätten inte skall välja fängelse som påföljd. Om straffet inte stannar vid böter (och det heller inte finns skäl att överlämna den tilltalade till särskild vård enligt 31 kap. brottsbalken), är utgångspunkten alltså att rätten bör välja villkorlig dom eller skyddstillsyn (snarare än fängelse). Som skäl för att välja villkorlig dom skall rätten, enligt 30 kap. 7 § första stycket, beakta om det saknas särskild anledning att befara att den tilltalade kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Som skäl för att välja skyddstillsyn skall rätten, enligt 30 kap. 9 § första stycket, i stället beakta om det finns anledning att anta att denna påföljd kan bidra till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet.

Som skäl för att frångå den tidigare nämnda utgångspunkten och välja fängelse som påföljd får rätten beakta brottslighetens straffvärde och art liksom att den tilltalade tidigare har gjort sig skyldig till brott. Straffvärdet för grovt rattfylleri torde endast i undantagsfall vara så högt – normalt ett års fängelse – att detta i sig motiverar fängelse i stället för en icke frihetsberövande påföljd. Enligt den praxis som råder i dag föreligger emellertid på grund av brottslighetens art en presumtion för att påföljden för grovt rattfylleri skall bestämmas till fängelse. För att bryta den presumtionen krävs att det föreligger särskilda skäl att välja en icke frihetsberövande påföljd.

Såsom särskilda skäl för villkorlig dom i stället för fängelse kan rätten beakta om den tilltalade samtycker till att domen förenas med en föreskrift om samhällstjänst. Som särskilda skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse kan rätten bl.a. beakta om missbruk av beroendeframkallande medel eller något annat särskilt

förhållande som kräver vård eller annan behandling i väsentlig grad har bidragit till att brottet har begåtts och den tilltalade förklarar sig villig att gå igenom lämplig behandling som enligt en för honom uppgjord plan kan anordnas i samband med verkställigheten (kontraktsvård) eller om den tilltalade samtycker till att skyddstillsynen förenas med en föreskrift om samhällstjänst. För att de särskilda skälen för villkorlig dom respektive skyddstillsyn skall kunna användas fordras emellertid också att de grundläggande förutsättningarna för villkorlig dom respektive skyddstillsyn är uppfyllda (jfr ovan). Av NJA 2000 s. 314 framgår emellertid att dessa grundläggande rekvisit inte är särskilt begränsande och att det område vid vilket skyddstillsyn är uteslutet med hänsyn till dessa är mycket begränsat (och att detsamma gäller beträffande villkorlig dom).

År 2004 dömdes 55 procent av de grova rattfylleristerna till fängelse medan 22 procent dömdes till villkorlig dom företrädesvis i förening med föreskrift om samhällstjänst och 21 procent till skyddstillsyn.

Verkställighet av fängelsestraff för grovt rattfylleri skall i dag företrädesvis ske på specialanstalter med särskilda påverkansprogram för rattfyllerister. Drygt hälften av de fängelsedömda verkställer emellertid sitt straff utanför anstalt genom intensivövervakning med elektronisk kontroll. Vid verkställighet genom intensivövervakning skall den dömda normalt genomgå ett påverkansprogram mot alkohol och droger under några timmar per vecka. Av dem som verkställer sitt straff på anstalt deltar merparten, men inte alla, i programverksamhet.

Av de studier som har genomförts inom ramen för KAPUBRA-projektet framgår att drygt hälften av de personer som gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott har alkoholproblem i form av skadliga eller riskabla alkoholvanor som de i många fall också kan antas vara i behov av vård eller behandling för. Bland dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har mellan 65 och 70 procent sådana alkoholproblem. Studierna visar också att många av dem hade en utbredd psykosocial problematik med behov av stöd- och behandlingsinsatser även inom andra områden, exempelvis med kriminalitet, arbete och familj.

Den forskning som bedrivits inom KAPUBRA-projektet visar således att de allra flesta av dem som döms för grovt rattfylleri har alkoholproblem i den meningen att de är i behov av någon form av vård eller behandling som kan förändra deras alkoholberoende och

förhindra dem från att återfalla i trafiknykterhetsbrott. Vid bestämmandet av påföljden för grovt rattfylleri bör man därför enligt utredningens uppfattning mer än som sker i dag fokusera på det behov av vård eller behandling som kan föreligga.

För att verkligen komma till rätta med ett riskfyllt alkoholberoende eller alkoholmissbruk torde krävas behandlingsarbete under en betydligt längre tid än den som finns att tillgå vid verkställighet av ett fängelsestraff om en eller två månader. Det kan därför konstateras att fängelse, i ett vårdperspektiv, inte utgör någon lämplig påföljd för många av dem som döms för grovt rattfylleri. Även om det är svårt att finna klara statistiska belägg för att fängelsedömda återfaller oftare i trafiknykterhetsbrott än de som ådömts en icke frihetsberövande påföljd, finns det skäl att anta att en genomtänkt behandlingsinsats är effektivare än fängelse när det gäller att minska riskerna för återfall i trafiknykterhetsbrott. Av den återfallsstatistik som presenteras i avsnitt 5.7 framgår exempelvis att andelen personer vilka återfaller efter kontraktsvård inte avviker genom en högre återfallsfrekvens i jämförelse med övriga påföljder (fängelsestraff verkställt genom intensivövervakning med elektronisk kontroll undantaget). Med beaktande av det konstaterade alkoholmissbruk, och därigenom höga återfallsbenägenhet, som utmärker denna grupp av rattfyllerister, talar denna omständighet närmast för att kontraktsvård är en påföljd som kan minska återfallsrisken.

Sådana vård- eller behandlingsinsatser kan lämpligen anordnas inom ramen för en skyddstillsyn med föreskrift om s.k. kontraktsvård. Ett sådant påföljdsalternativ kan, som ovan framgått, också utgöra ett särskilt skäl att frånga presumtionen för fängelse.

Under de senaste åren har inte ens 20 procent av dem som dömts för grovt rattfylleri dömts till skyddstillsyn med kontraktsvård. Att det är relativt få som döms till skyddstillsyn med kontraktsvård trots det vårdbehov som på goda grunder kan antas föreligga hos en betydligt större andel av dem som döms för grovt rattfylleri, kan ha flera olika orsaker. En förklaring kan vara att de tilltalade saknar vilja eller motiv att göra något åt sin missbruksproblematik och kanske till och med förnekar denna. En annan förklaring kan vara att Kriminalvården kanske inte alltid har utvecklat tillräckliga instrument för att fånga upp dessa personer. Det förhållandet att andra påföljder, exempelvis villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst, kommit att bli ett alternativ till fängelse har antagligen medfört att de tilltalade i högre grad kommit att förneka

sitt missbruk. Ett annat problem är att frivårdskontoren på vissa håll saknar en särskilt utarbetad programverksamhet för grova rattfyllerister varför det kan vara svårt att erbjuda en lämplig behandling. Vidare krävs som regel att kommunen (socialtjänsten) är beredd att ta på sig en del av det kostnadsansvar som är förknippat med vården och det är inte alltid som kommunerna är beredda att ta på sig ett sådant kostnadsansvar. Ytterligare ett problem kan vara att de vård- och behandlingsinsatser som Kriminalvården erbjuder i form av olika rattfylleriprogram är av varierande omfattning och innehåll och att domstolarna därför ibland finner att den föreslagna programverksamheten inte är tillräckligt ingripande varför påföljden i stället bestäms till fängelse.

Det är, som redan har framhållits, utredningens slutsats att det föreligger ett behov av ökade insatser i form av vård och behandling mot skadliga alkoholvanor hos flertalet av de personer som gör sig skyldiga till grovt rattfylleri. Skyddstillsyn i förening med kontraktsvård borde därför kunna komma ifråga som påföljd för grova rattfyllerister i större omfattning än vad som nu sker.

För att åstadkomma en sådan förändring föreslår utredningen att man i ett nytt tredje stycke i 30 kap. 9 § brottsbalken anger att rätten, vid brottslighet där påverkan av alkoholhaltiga drycker, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar, som särskilt skäl för skyddstillsyn i första hand skall tillämpa 30 kap. 9 § andra stycket 3. I fall av grovt rattfylleri skall rätten alltså som särskilt skäl för skyddstillsyn i första hand beakta om den tilltalade har ett behandlingsbehov som kan ligga till grund för att utdöma skyddstillsyn i förening med en till trafiknykterhetsbrott särskilt anpassad kontraktsvård.

Förutsatt att det behandlingsprogram som skall genomgåas är ungefär lika ingripande som det fängelsestraff som annars hade utdömts måste förslaget, enligt utredningens mening, anses förenligt med de grundläggande principer – i första hand proportionalitet och ekvivalens – som sedan år 1989 ligger till grund för påföljdssystemet.

Lagändringen innebär att rätten i första hand skall tillämpa 30 kap. 9 § andra stycket 3 brottsbalken. Tanken är att rätten alltid skall överväga huruvida det finns förutsättningar att tillämpa denna punkt och i förekommande fall motivera varför så inte sker. Detta innebär naturligtvis inte att tillämpning av de andra punkterna är utesluten. Det faktum att rätten finner skäl att tillämpa styckets första eller andra punkt bör, tvärtom, kunna utgöra skäl att inte

tillämpa tredje punkten. Om 30 kap. 9 § andra stycket 1 är tillämplig torde detta exempelvis ofta innebära att vårdbehovet inte är sådant att det finns förutsättningar att tillämpa den tredje punkten. På samma sätt bör pågående vård och behandling enligt 30 kap. 9 § andra stycket 2 i regel innebära att det saknas skäl att tillämpa 30 kap. 9 § andra stycket 3. Den fjärde punkten, angående samhällstjänst, torde med utredningens förslag få mycket begränsad tillämpning, men skulle kunna aktualiseras i fall där det inte finns något behandlingsbehov men där det på andra grunder bedöms föreligga skäl för skyddstillsyn.

Vid påföljdsvalet i det enskilda fallet kan det givetvis inte utan vidare förutsättas att den tilltalade har alkoholproblem som motiverar vård och behandling. Andelen rattfyllerister med sådana alkoholproblem kan dock antas vara så hög att det närmast bör presumeras – i den meningen att ett eventuellt vårdbehov alltid kan förekomma och bör uteslutas – att skyddstillsyn med kontraktsvård skall väljas som påföljd. Det sagda innebär att fängelse bör väljas som påföljd endast om det visar sig att det inte finns förutsättningar att döma till skyddstillsyn i förening med kontraktsvård.

Det föreslagna nya tredje stycket i 30 kap. 9 § brottsbalken avses också ge uttryck för att det – vid valet mellan villkorlig dom och skyddstillsyn – närmast föreligger en presumtion för att skyddstillsyn skall väljas. Utredningen menar sålunda att villkorlig dom – med eller utan föreskrift om samhällstjänst – endast i undantagsfall är en lämplig påföljd vid rattfylleri. Det kan möjligen ifrågasättas om inte en förändring som berör valet mellan villkorlig dom och skyddstillsyn härutöver fordrar en ändring av 30 kap. 7 § första stycket och/eller 30 kap. 9 § första stycket brottsbalken. Mot bakgrund av Högsta domstolen uttalanden angående tillämpningsområdet för villkorlig dom respektive skyddstillsyn i NJA 2000 s. 314 bör emellertid skyddstillsyn kunna väljas i här aktuella fall redan med stöd av nuvarande reglering.

En möjlig invändning mot den föreslagna regleringen är att påföljdsbestämningsregler bör vara generella (och inte inriktade på särskilda brottstyper). Förhållandena vid grovt rattfylleri (och motsvarande brottstyper gällande andra transportmedel) är emellertid så särpräglade att en särskild reglering framstår som motiverad. Särskilt viktigt att framhålla är att brottstypen är konstruerad på ett sådant sätt att en stor majoritet av dem som begår brottet kan presumeras ha alkoholproblem (det torde i vart

fall gälla om promillehalten överstiger 1,5). Till detta kan läggas att den föreslagna regleringen närmast syftar till att skapa praktiska förutsättningar för en tillämpning som redan idag är möjlig inom ramarna för de generella reglerna om påföljdsbestämning i 29 och 30 kap. brottsbalken.

För att den föreslagna lagändringen skall få genomslag i rättstillämpningen måste den kombineras med andra åtgärder som säkerställer bl.a. att till trafiknykterhetsbrott anpassade behandlingsprogram verkligen finns tillgängliga samt att domstolarna ges goda förutsättningar att bedöma den enskildes behandlingsbehov. Viktigt är också att inte kostnadsfördelningsfrågor påverkar domstolarnas påföljdsbestämning. I denna del vill utredningen anföra följande.

Inledningsvis bör framhållas att det, för domstolarnas möjligheter att välja en adekvat påföljd, är av största vikt att domstolen har tillgång till en väl genomförd personutredning. Kriminalvårdens instrument och metoder för att identifiera vårdbehov och utforma adekvata påföljdsförslag bör därför utvecklas och förstärkas. I detta ligger att det bör vara obligatoriskt för domstolarna att infordra personutredning i mål gällande grovt rattfylleri. (Se vidare i avsnitt 6.)

Det gäller också att identifiera och fånga upp de personer som är i behov av vård och behandling på ett tidigt stadium och få dem att inse sin problematik. De rutiner som har utvecklats genom den s.k. Skellefteåmodellen och som nu tillämpas på flera håll i landet (SMADIT) bör därför permanentas och göras till ett obligatoriskt inslag i utredningsarbetet så fort misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. (Se vidare nedan i avsnitt 8.)

En ytterligare förutsättning för att kunna få fler personer att bli intresserade av och motiverade till att delta i vård- och behandlingsprogram inom ramen för en kontraktsvård är att det inom Kriminalvården finns ett färdigt vård- och behandlingsprogram för grova rattfyllerister så att den tilltalade i ett tidigt skede kan erbjudas detta och överväga om han eller hon är villig att genomgå en sådan behandling. En sådan programverksamhet skall sträcka sig över en längre tid, uppemot ett år, och innehålla flera olika moment såsom läkarundersökning, eventuell medicinering, regelbundna kontroller av nykterheten, samtalskontakter och information. Behandlingen skall ge goda förutsättningar för den dömde att verkligen förändra sin situation och bli kvitt sitt missbruk och samtidigt väl motsvara den vård och behandling som

kan förekomma inom ramen för verkställigheten av ett kortare fängelsestraff. Behandlingen skall också vara tillräckligt ingripande för att kunna väljas som alternativ till fängelse. Flera av de rattfylleriprogram som finns i dag kan utgöra förebild för denna programverksamhet.

För att säkerställa att det finns sådana vård- och behandlingsprogram i hela landet föreslår utredningen att Kriminalvården skall åläggas att utarbeta en rammodell för vad ett sådant program skall innehålla. Varje frivårdskontor skall därefter, med utgångspunkt från rammodellen och i samarbete med beroendevården eller socialtjänsten på orten, arbeta fram ett program utifrån de lokala förutsättningarna. Programverksamheten skall finnas färdig och kunna presenteras för och erbjudas den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri. Det förhållandet att Kriminalvården åläggs att ta fram en rammodell avser också att leda till att innehållet i kontraktsvården för grova rattfyllerister blir mer enhetligt än vad som är fallet i dag. I det enskilda fallet kan det givetvis ändå finnas behov av särskilda vårdinsatser. Det kan i detta sammanhang nämnas att Kriminalvården redan i dag arbetar med att ta fram programverksamhet inom olika områden (se ovan i avsnitt 5.5.7).

Kriminalvårdens skyldigheter i nu angivna hänseenden bör regleras i en särskild förordning.

Frågan om vem som skall svara för kostnaderna för hälso- och sjukvårdens medverkan måste lösas i samband med att programmet tas fram. När det gäller kontraktsvård med föreskrift om vistelse på institution så har Kriminalvårdskommittén i sitt betänkande Framtidens kriminalvård (SOU 2005:54) föreslagit att Kriminalvården skall stå för kostnaden för vården fram till tänkt tidpunkt för villkorlig frigivning samt att socialtjänsten därefter skall ha ansvaret på samma sätt som för andra kommuninvånare. Det vård- och behandlingsprogram som utredningen har i åtanke enligt vad som har redovisats ovan innefattar normalt inte någon vistelse på institution. För det fall kommunen inte är beredd att åta sig ett generellt kostnadsansvar för de inslag i programverksamheten som kräver hälso- och sjukvårdens medverkan bör Kriminalvården, enligt utredningens uppfattning, svara för den kostnaden. Det bör här framhållas att kostnaderna för en plats i kriminalvårdsanstalt som regel är högre än kostnaderna för ett behandlingsprogram, även om behandlingsprogrammet pågår under betydligt längre tid. Varje framgångsrik behandling blir dessutom en stor vinst för både den enskilde och för samhället i stort.

Vad gäller den praktiska tillämpningen av den föreslagna ändringen i 30 kap. 9 § brottsbalken kan följande sägas. Att rätten i första hand skall tillämpa vad som anges i andra stycket 3 innebär, som ovan nämnts, att detta alternativ måste övervägas innan andra alternativ kan komma i fråga. Det förutsätts givetvis att skäl föreligger för skyddstillsyn enligt 30 kap. 9 § första stycket, dvs. att det kan antas att denna påföljd kan bidra till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet. Som anförts ovan är – enligt HD:s praxis – det område vid vilket skyddstillsyn är uteslutet mycket begränsat. Vid grovt rattfylleri – där promillehalten ofta i sig talar för en inte obetydlig alkoholtolerans – torde detta gälla i än högre grad. I de fall frivårdskontoret har tagit fram ett vård- och behandlingsprogram skall rätten i första hand pröva huruvida det uppfyller kriterierna för skyddstillsyn med kontraktsvård. En kontraktsvård som baseras på den rammodell som Kriminalvården skall ta fram bör – vad gäller normalfall av grovt rattfylleri – generellt sett anses vara så ingripande att den kan ersätta ett kortare fängelsestraff.

Att rätten i första hand skall tillämpa 30 kap. 9 § andra stycket 3 innebär också att den inte utan vidare kan bortse från detta påföljdsalternativ bara för att en behandlingsplan saknas. I de fall omständigheterna – exempelvis genom personutredningen, omständigheterna vid brottet och den tilltalades uppgifter i övrigt – ger vid handen att det inte föreligger något vårdbehov kan givetvis rätten gå vidare och pröva andra påföljdsalternativ. Om omständigheterna däremot talar för att 30 kap. 9 § andra stycke 3 skulle kunna vara tillämplig om en lämplig behandling anordnas, skall rätten från frivårdskontoret inhämta ytterligare utredning som antingen möjliggör en kontraktsvård eller utesluter den möjligheten. Som tidigare nämnts skall rätten alltid motivera varför den väljer att inte tillämpa punkten 3. Man skulle kunna uttrycka det så att det vid valet mellan fängelse och skyddstillsyn skall föreligga en slags presumtion för att rätten, med stöd av de särskilda skälen i punkten 3, skall välja skyddstillsyn.

Denna ordning bör enligt utredningen – sammantaget med förslagen om obligatorisk personutredning och skyldighet för Kriminalvården att erbjuda en programverksamhet – kunna leda till att skyddstillsyn i förening med kontraktsvård blir huvudalternativet när påföljd skall bestämmas för grovt rattfylleri.

Utredningen har vidare övervägt om vård- och behandlingsinsatser skall bli ett obligatoriskt inslag i verkställigheten av påföljd

för grovt rattfylleri oavsett vilken påföljd som väljs. Tankar på en sådan ordning har förts fram i samband med den utvärdering som Brå redovisade år 2003 (rapport 2003:3) i fråga om användningen av villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst som påföljd vid bl.a. grovt rattfylleri. Det som närmast har varit aktuellt har varit att införa en möjlighet att kunna komplettera villkorlig dom med föreskrifter om deltagande i behandlings- eller programverksamhet. I de fall det finns tecken på att en person som har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri också har en alkoholrelaterad problematik talar emellertid, enligt utredningens mening, redan detta förhållande mot att välja villkorlig dom som påföljd. Ett inslag av vård- och behandlingsinsatser vid verkställighet av en villkorlig dom skulle också innebära ett helt nytt inslag i påföljdssystemet. I praktiken skulle detta innebära att en ny påföljd tillskapas. Utredningen kan inte se att det finns behov av en sådan förändring av påföljdssystemet med en särreglering för den som döms för grovt rattfylleri. Härtill kommer att utrymmet för att välja villkorlig dom, med eller utan föreskrift om samhällstjänst, som påföljd för grovt rattfylleri numera är tämligen begränsat enligt den praxis som har lagts fast av Högsta domstolen. Det är också utredningen uppfattning att denna påföljd skall kunna komma i fråga endast i klara undantagsfall särskilt med tanke på den kunskap forskningen har gett om grova rattfylleristers alkoholvanor och därmed sammanhängande risk för återfall i liknande brottslighet.

När det gäller verkställighet av fängelsestraff på kriminalvårdsanstalt angavs redan i samband med lagändringarna år 1994 att i princip alla personer som togs in i kriminalvårdsanstalt och som hade ett grovt rattfylleri som huvudbrott skulle genomgå ett alkoholavvänjande behandlingsprogram under verkställigheten. Deltagandet skulle dock bygga på frivillighet och någon skyldighet för den intagne att genomgå vård eller behandling skulle inte föreligga.

Utredningen delar uppfattningen att alla som tas in i kriminalvårdsanstalt och som är dömda för grovt rattfylleri *med detta brott som huvudbrott* skall genomgå ett sådant särskilt påverkans- eller behandlingsprogram. En av förutsättningarna är då att den dömda blir placerad på en anstalt som tillhandahåller behandlingsprogram för grova rattfyllerister. För att säkerställa en sådan ordning föreslår utredningen att frågan regleras särskilt i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt. Vidare menar utredningen att deltagande i sådan programverksamhet skall bygga på frivillighet, men det är

angeläget att så många som möjligt deltar. Deltagande i programverksamheten bör även kunna kopplas till det förmånsystem som Kriminalvårdskommittén (SOU 2005:54) föreslagit skall införas. För att begränsa fängelsestraffets negativa effekter har man under de senaste decennierna försökt att finna bra alternativ till fängelsestraffet. Intensivövervakning med elektronisk kontroll har då visat sig vara en form för verkställighet som i princip upplevs lika ingripande som fängelse. Intensivövervakning med elektronisk kontroll har också visat sig vara den enda verkställighetsform där påtagligt färre än normalt återfaller i brott. Genom utgångsförbudet, den intensiva övervakningen och kontrollen av nykterhet/drogfrihet får den dömda vidkännas en betydande inskränkning av sin frihet. Av dem som döms till kortare fängelsestraff om en eller ett par månader och som verkställer straffet genom intensivövervakning med elektronisk kontroll utgör cirka hälften grova rattfyllerister. Även vid verkställighet av fängelsestraff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll för den som dömts för trafiknykterhetsbrott skall deltagande i särskild programverksamhet anpassad för den brottstypen vara obligatorisk.

Förslag till lagtext

Förslag till lag om ändring i brottsbalken (1962:700).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

30 kap.

9 §

Vid val av påföljd skall rätten som skäl för skyddstillsyn beakta om det finns anledning att anta att denna påföljd kan bidra till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet.

Som särskilda skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse kan rätten beakta

1. om en påtaglig förbättring skett av den tilltalades personliga eller sociala situation i något hänseende som kan antas ha haft samband med hans brottslighet,

2. om den tilltalade undergår behandling för missbruk eller annat förhållande som kan antas ha samband med hans brottslighet,

3. om missbruk av beroendeframkallande medel eller något annat särskilt förhållande som kräver vård eller annan behandling i väsentlig grad har bidragit till att brottet har begåtts och den tilltalade förklarar sig villig att gå igenom lämplig behandling som enligt en för honom uppgjord plan kan anordnas i samband med verkställigheten eller

4. om den tilltalade samtycker till att skyddstillsynen förenas med en föreskrift om samhällstjänst och en sådan föreskrift är lämplig med hänsyn till den tilltalades person och övriga omständigheter.

Vid brottslighet där påverkan av alkoholhaltiga drycker, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar skall rätten som särskilt skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse i första hand tillämpa vad som anges i andra stycket 3.

Kommittédirektiv



Rattfylleri och sjöfylleri

Dir.
2003:174

Beslut vid regeringssammanträde den 18 december 2003.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas för att i fråga om trafiknykterhet

- utvärdera de reformer som vidtagits i fråga om rattfylleribrottet och påföljdssystemet under 1990-talet och i det sammanhanget beakta brotts- och olycksfallsutveckling samt analysera hur bestämmelserna har kommit att tillämpas,
- utvärdera hur bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom har tillämpats när brotten har begåtts i samband med rattfylleri,
- undersöka på vilket sätt brottsoffrens intressen och perspektiv kan tas till vara ytterligare,
- överväga frågan om s.k. eftersupning,
- överväga om möjligheterna för polisen att ta och ta del av blodprov för att utreda misstänkta rattfylleribrott skall utvidgas,
- överväga en sekretessbrytande regel för hälso- och sjukvården samt socialtjänsten som tar sikte på förhindrande av förestående eller pågående rattfylleribrott,
- göra förnyade överväganden av frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt och även överväga andra metoder för att förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss samt
- lämna förslag på lagstiftningsreformer och andra åtgärder.

Bakgrund

Inledning

Rattfylleriet utgör i dag en av de största riskfaktorerna i trafiken och ett av de största hindren för att uppnå den av riksdagen antagna nollvisionen för dödade och allvarligt skadade i trafiken. Inte bara vägtrafiken utan även sjötrafiken ställer stora krav på nykterhet för en säker trafik.

För att motverka alkoholens negativa effekter för folkhälsan beslutade riksdagen den 21 februari 2001 en nationell handlingsplan för att förebygga alkoholskador (prop. 2000/01:20). I handlingsplanen redovisas mål och delmål för alkoholpolitiken samt ett antal områden där insatser behöver vidtas fram till år 2005. Som ett särskilt prioriterat delmål nämns att alkohol inte skall förekomma i trafiken och att insatserna för att reducera de alkoholrelaterade olyckorna i trafiken och minska antalet rattfylleribrott behöver förstärkas. Vidare nämns också att åtgärder behöver vidtas för att minska sjöfylleriet. Syftet med handlingsplanen är att lägga fast grundvalarna för en alkoholpolitik som leder till minskad alkoholkonsumtion och begränsar alkoholskadorna.

Trafikutskottet har i sitt betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet efterfrågat en samlad redovisning från regeringen av vilka åtgärder som är erforderliga för att de av riksdagen fastlagda målen för trafiksäkerheten skall uppnås. Utskottet har bl.a. efterfrågat vilka åtgärder som bör vidtas för att kraftigt minska antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor. Regeringen avser att under våren 2004 lämna den efterfrågade redovisningen till riksdagen.

I augusti 2002 togs från regeringens sida initiativ till en nationell samling för att öka trafiksäkerheten, bl.a. genom en förhöjd trafiknykterhet. Ett flertal myndigheter, företag och organisationer är involverade i detta arbete.

Kampen mot trafiknykterheten måste ske på bred front. En viktig utgångspunkt är självfallet att minska alkoholkonsumtionen i samhället. En annan är att genom olika åtgärder stärka trafiksäkerheten. Den för området relevanta strafflagstiftningen är ytterligare en viktig byggsten. Dessa direktiv tar sikte framför allt på frågor som rör den straffrättsliga och straffprocessuella regleringen. Dessa frågor utgör emellertid endast en del av arbetet och måste övervägas i samsyn med samhällets samlade åtgärder på området.

Rattfylleribrottet m.m.

Samhällets acceptans för att den som framför ett fordon är påverkad av alkohol eller droger har successivt minskat sedan de första självständiga straffbestämmelserna för trafiknykterhetsbrott infördes på 1920-talet. I takt med att trafikintensiteten har ökat har allt högre krav ställts på förarnas uppmärksamhet och reaktionsförmåga.

Dagens bestämmelser om rattfylleri i 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafik brott (trafikbrottslagen) är resultatet av återkommande lagstiftningsreformer under 1990-talet.

Den 1 januari 1990 sänktes straffbarhetsgränsen för rattfylleribrottet från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet och trafiknykterhetsbrotten delades in i svårhetsgraderna rattfylleri och grovt rattfylleri. Genom de förändringar som genomfördes den 1 januari 1994 skärptes även lagstiftningen för grovt rattfylleri. Gränsvärdet sänktes från 1,5 till 1,0 promille och maximistraffet höjdes från ett till två års fängelse. Den 1 juli 1999 ändrades lagstiftningen för s.k. drograttfylleri genom att det infördes en nollgräns för narkotika i trafiken. Motsvarande ändring gjordes i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Även bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken ändrades den 1 januari 1994. Straffmaximum för grovt brott höjdes till sex års fängelse för vållande till annans död och till fyra års fängelse för vållande till kroppsskada eller sjukdom. Ändringen innebar även att, om någon vid förande av motorfordon gjort sig skyldig till vållande till annans död under påverkan av alkohol eller något annat medel, skall detta särskilt beaktas vid bedömning av om brottet är grovt. Motsvarande gäller vid brottet vållande till kroppsskada eller sjukdom. Genom lagändring den 1 juli 2001 fick kriterierna för när sådana vållandebrott skulle anses som grova en mer generell utformning, dock utan någon ändring i sak i förhållande till 1994 års reform.

Brotts- och olycksfallsutveckling rörande rattfylleribrott

Brottsförebyggande rådet har analyserat brottsutvecklingen beträffande rattfylleri i två rapporter. I utvärderingen av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen (BRÅ-rapport 1998:7)

anförts att analyserna tyder på en nedgång både vad avser antalet trafikolyckor med svår personskada och dödlig utgång samt antalet rattfylleribrott efter reformen.

I BRÅ:s rapport 2001:10 (Brottsutvecklingen i Sverige 1998–2000) analyseras den relativt kraftiga uppgången i antalet anmälda rattfylleribrott som skedde under åren 1999 och 2000. Enligt rapporten kan inte faktorer som att en nollgräns införts för narkotika och ett ökat antal riktade poliskontroller förklara hela ökningen, varför en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten inte kan uteslutas. Antalet anmälda rattfylleribrott har därefter fortsatt att öka under åren 2001 och 2002.

Vägverket har nyligen presenterat statistik om andelen alkoholpåverkade förare vid dödsolyckor. Statistiken tyder på att andelen alkoholpåverkade bland de dödade personbilsförarna följer samma utvecklingstendens som antalet anmälda rattfylleribrott. Ett liknande samband föreligger i förhållande till andelen misstänkt alkoholpåverkade motorfordonsförare och mopedister som rapporterats av polisen vid vägtrafikolyckor med personskada. Efter en nedgång under de två första tredjedelarna av 1990-talet har det, i detta hänseende, skett en ökning under de sista åren av decenniet och de första åren på 2000-talet.

Även med beaktande av de osäkerhetsfaktorer och felkällor som kan föreligga finns det anledning att befara att det under senare år har skett en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten.

Påföljdssystemet

Under det senaste decenniet har påföljdssystemet utvecklats och reformerats vid ett flertal tillfällen. Genom olika lagändringar har det införts flera alternativ till främst kortare fängelsestraff och verkställighet av kortare fängelsestraff. De nya påföljds- och verkställighetsalternativen har i betydande utsträckning kommit att tillämpas på grovt rattfylleri.

Den 1 januari 1990 infördes på försök i vissa delar av landet möjligheten att kombinera skyddstillsyn med föreskrift om samhällstjänst. År 1993 utvidgades försöksverksamheten till att avse hela landet och år 1996 förlängdes försöket till utgången av år 1998. Kombinationsmöjligheten skyddstillsyn med föreskrift om samhällstjänst blev permanent den 1 januari 1999. Då infördes även

påföljdsalternativet villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst som ett alternativ till främst kortare fängelsestraff.

Den 1 augusti 1994 infördes på försök möjligheten till verkställighet av kortare fängelse genom intensivövervakning med elektronisk kontroll, s.k. fotboja. År 1997 utvidgades försöket till att avse hela landet och kom att omfatta fängelsestraff på högst tre månader. Den 1 januari 1999 blev verkställighetsformen ett permanent inslag i straffsystemet.

Sjöfylleri

Enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) gäller 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 eller hon inte på ett betryggande sätt kan utföra sina uppgifter, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet grovt, skall enligt 20 kap. 5 § sjölagen straffet vara fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall rätten särskilt beakta bl.a. om gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften.

Promilleregeln för grovt sjöfylleri infördes den 1 juli 1999.

Behovet av en översyn

En översyn av lagstiftningen som har samband med rattfylleri bör göras

Alkoholkonsumtionen i befolkningen har ökat med 25 procent sedan 1996. Detta är den största ökningen av alkoholkonsumtionen i Sverige under hela efterkrigstiden. Situationen i Sverige kan dessutom komma att förvärras än mer som ett resultat av kraftiga alkoholskattesänkningar i vår omvärld. Rattfylleribrottsligheten är nära kopplad till alkoholkonsumtionen i samhället. Det finns också som nämnts indikationer på att rattfylleribrottsligheten har ökat under senare år. Dessa omständigheter kan påkalla ytterligare åtgärder för att bryta den negativa utvecklingen.

Under den senaste tiden har ett flertal reformer gjorts för att motverka rattfylleribrottsligheten. De påföljdsreformer som gjorts

under 1990-talet har också haft betydelse vid påföljdsvalet för grovt rattfylleri. Efter en tioårsperiod av viktiga reformer finns det nu anledning att göra en samlad översyn av tillämpningen och effekterna av dessa förändringar.

Brottsoffrens ställning har kommit mer i fokus under senare år. Det finns skäl att överväga om ytterligare insatser kan göras för de personer som drabbas av rattfylleribrottsligheten.

Dessutom finns skäl att se över vissa frågor som har samband med polisens möjligheter att säkra bevis i fråga om utredningar rörande rattfylleribrottslighet.

Drograttfylleri

Den 1 juli 1999 infördes en nollgräns för narkotika i trafiken. Av BRÅ:s rapport om brottsutvecklingen i Sverige 1998–2000 framgår att andelen anmälda rattfylleribrott som utgörs av drograttfylleri har ökat markant sedan nollgränsen infördes. Det kan nu finnas anledning att göra en första utvärdering av denna lagstiftningsreform för att utröna vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser den medfört och överväga vilka ytterligare åtgärder som kan anses påkallade.

Vad gäller det undantag från nollgränsen som gäller för intag av narkotikaklassade medel som skett i enlighet med behörig receptutfärdares ordination uttalade regeringen då nollgränsen infördes att den avsåg att noggrant följa utvecklingen och, om det i framtiden visar sig möjligt, återkomma med ett förslag till en snävare avgränsning av undantaget (prop. 1998/99:43, s. 31). I detta sammanhang bör nu analyseras om undantaget är lämpligt avgränsat.

Påföljdsvalet och straffverkställighet vid rattfylleribrott

Det finns anledning att utvärdera hur de olika påföljds- och verkställighetsalternativen har tillgodosett de krav som rattfylleribrottet ställer på påföljdssystemet.

En betydande andel av de personer som gör sig skyldiga till grovt rattfylleri har alkoholproblem eller åtminstone ett utvecklat riskbeteende och skulle vara betjänta av någon form av insatser som kan förändra deras alkoholbeteende och förhindra dem från att

återfalla i trafiknykterhetsbrott. Aktuell forskning talar också för att riskfyllda och skadliga alkoholvanor är vanliga även bland förare med låga promillehalter i blodet. Beroende på vilka alkoholproblem personen har och på vilken påföljd som väljs kan olika typer av vårdinsatser eller påverkansprogram bli aktuella.

Domstolen skall i sitt påföljdsval beakta den omständigheten att den tilltalade har alkoholproblem både som en faktor som kan tala för skyddstillsyn och som en faktor som kan utesluta villkorlig dom. Domstolens beslutsunderlag utgörs normalt sett av den personutredning som gjorts av den lokala kriminalvårdsmyndigheten och de uppgifter som framkommer under huvudförhandlingen. Det kan inte uteslutas att den tilltalades missbruksproblem och vårdbehov inte alltid tydliggörs på ett adekvat sätt under domstolsprocessen och då inte ges tillräcklig vikt vid påföljdsvalet. Av betydelse är här den tilltalades vilja att medverka i en utredning.

Med anledning av den stora vikt man måste fästa vid individuella insatser och vård för att hindra återfall i rattfylleri, finns det skäl att överväga om inte vård- och andra insatser för att påverka den dömden på något sätt skall bli ett obligatoriskt inslag i verkställigheten, oavsett vilken påföljd som väljs för grovt rattfylleri. Det kan heller inte uteslutas att frivårdens instrument för att identifiera vårdbehov och utforma adekvata påföljdsförslag bör förstärkas.

I det sammanhanget bör det nämnas att arbete med en allmän översyn av påföljdssystemet inletts inom Regeringskansliet.

Verkställigheten av en påföljd sker ofta ett flertal månader efter brottet. Detta kan innebära att vårdinsatserna inte kommer i gång förrän då. Genom den s.k. Skellefteåmodellen har rutiner utvecklats som gör det möjligt att sätta in vårdinsatser i ett betydligt tidigare skede. Modellen prövas nu som en försöksverksamhet i Stockholms län. Av intresse är att vårdinsatserna även träffar personer som framfört fordonet med alkoholhalt under gränsen för grovt rattfylleri. Dessa projekt skall belysas i denna översyn. Ur dessa projekt kan det också finnas lärdomar att dra när det gäller möjligheterna till individuell påverkan genom påföljdsval och verkställighet.

Vållande till annans död och vållande till kroppsskada i samband med rattfylleri

Med anledning av en riksdagsmotion under det förra riksdagsåret förordade justitieutskottet ett tillkännagivande att den kommande utvärderingen av rattfyllerilagstiftningen också skulle omfatta vållande till annans död i samband med rattfylleri (bet. 2002/03:JuU10). Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr. 2002/03:149).

Det finns anledning att se mycket allvarligt på brott som innebär att någon som är påverkad av alkohol eller andra medel vid framförande av motorfordon orsakar andra människors död, kroppsskada eller sjukdom. Lagändringarna år 1994 innebar att den omständigheten att gärningsmannen samtidigt gjort sig skyldig till rattfylleri särskilt skulle beaktas vid bedömning av om brotten vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom var grova. Straffmaximum höjdes för båda brotten. Det finns anledning att nu utvärdera vilket genomslag lagändringarna har fått i rättstillämpningen och överväga om det finns något behov av förändringar.

Bestämmelserna om grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom gäller emellertid långt ifrån bara sådant vållande som sker i samband med rattfylleri, vilket måste beaktas.

I detta sammanhang bör också understrykas att det som huvudregel finns grundläggande skillnader i straffvärde mellan uppsåtliga och oaktsamma brott. Det är i första hand graden av likgiltighet som gärningsmannen visar inför andra människors liv och hälsa samt inför andra skyddsvärda intressen som gör att rättsordningen typiskt sett ser allvarligare på uppsåtliga än oaktsamma gärningar. Därtill har det ansetts av betydelse att effekten av olika oaktsamma handlingar, som i sig uppvisar samma grad av risktagande, inträder i någon mån slumpvis. Det finns anledning att upprätthålla detta synsätt, inte minst för att inte förringa det särskilt allvarliga i att avsiktligt tillfoga någon skada eller beröva någon livet. Därtill är det viktigt att de olika brotternas straffskalor är avvägda mot varandra.

Brottsofferperspektivet

Varje år dödas och skadas ett stort antal personer i trafiken av rattfyllerister. Brottsoffrens – såväl de som själva skadats som anhöriga till skadade och dödade – intressen och perspektiv måste beaktas när samhället vidtar åtgärder mot rattfylleri. Det finns anledning att nu överväga vad som ytterligare kan göras för att hjälpa och stödja dessa brottsoffer.

Ett sätt att lyfta fram brottsofferperspektivet kan vara att ta till vara drabbade personers erfarenheter i arbetet med att minska rattfylleribrottsligheten. Olika former av möten mellan rattfyllerister och brottsoffer har kommit att användas både i Sverige och internationellt. I USA används i stor utsträckning s.k. Victim Impact Panels, där rattfyllerister åläggs av domstol att lyssna på föredrag från brottsoffer. Ett liknande projekt, den s.k. Kalmarmodellen, genomförs för närvarande av den lokala kriminalvårdsmyndigheten i Kalmar. Personer som verkställer skyddstillsyn eller fängelse genom intensivövervakning med elektronisk kontroll får som en del av programverksamheten möta offer för rattfyllerister.

Erfarenheter från sådana projekt bör studeras och utvärderas.

Eftersupning

Ansvar för rattfylleri förutsätter att föraren har förtärt alkohol eller annat påverkansmedel innan han eller hon slutat framföra fordonet. Att förtära alkohol efter färden är inte förbjudet. Något sådant förbud kan heller inte motiveras utifrån trafiksäkerhetsaspekter. Falska påståenden om s.k. eftersupning kan emellertid utgöra ett problem vid utredningar av misstänkta rattfylleribrott. Det har i riksdagen vid ett flertal tillfällen framförts krav på att eftersupning skall kriminaliseras. Frågan har också, utan att leda till någon lagstiftning, behandlats i flera utredningar och lagstiftningsärenden.

Det finns anledning att utreda i vilken omfattning falska påståenden om eftersupning framförs och om dessa utan svårigheter kan motbevisas. I detta sammanhang bör undersökas i vilken utsträckning nya metoder för utredning och bevissäkring kan bidra till att sådana invändningar om eftersupning kan motbevisas. Om det visar sig att falska påståenden om eftersupning utgör ett beaktansvärt hinder vid lagföring av misstänkta rattfyllerister kan

detta tala för att en kriminalisering bör införas. En sådan kriminalisering måste stå i överensstämmelse med de allmänna regler för nykriminalisering som riksdagen ställt sig bakom (jfr prop. 1994/95:23, s. 52–55). Dessa innebär bl.a. att rättsväsendet inte bör belastas med sådant som har ringa eller inget straffvärde.

Möjligheterna att ta och ta del av blodprov m.m.

Ett blodprov eller alkoholutandningsprov utgör i de flesta fall en förutsättning för att kunna styrka ett rattfylleribrott. Kroppsbesiktning i form av tagande av blodprov får enligt rättegångsbalken endast ske i fråga om den som är skäligen misstänkt för ett brott med fängelse i straffskalan (28 kap. 12 § rättegångsbalken). Även om skäligen misstanke inte föreligger får polisen, med stöd av lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, göra ett sådant alkoholutandningsprov som anger om alkoholkoncentrationen överstiger ett visst gränsvärde, s.k. sållningsprov. På grundval av sållningsprovet kan skäligen misstanke uppstå, varpå ett blodprov eller ett alkoholutandningsprov i bevis syfte kan tas. Vägrar den som skall lämna alkoholutandningsprov att medverka till detta, oavsett om det är fråga om ett sållningsprov eller ett bevisprov, får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Det finns emellertid situationer då det nu angivna regelsystemet kan vara svårt att tillämpa. Det gäller till exempel när en förare skadats i samband med en trafikolycka på sådant sätt att han eller hon inte kan genomgå ett sållningsprov. Detsamma gäller i de fall föraren redan förts till sjukhus när polis anländer till olycksplatsen.

Att föraren befinner sig på sjukhus är en sådan uppgift som kan omfattas av sekretess i enlighet med 7 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100). Sekretess hindrar emellertid inte att en uppgift lämnas till en annan myndighet om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning (14 kap. 1 §). En uppgift om huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning skall enligt 2 kap. 11 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område lämnas ut till bl.a. åklagarmyndighet eller polismyndighet om dessa myndigheter i ett särskilt fall begär det. Även med beaktande av detta kan förarens sjukhusvistelse utgöra ett hinder mot polisens möjligheter att genomföra bevissäkring; bl.a. om ett s.k. sållningsprov är nödvändigt för att uppnå skäligen misstanke.

Sådana blodprov som tas inom sjukvården med anledning av att en trafikskadad förare vårdas, skulle i sig kunna utgöra bevis för att föraren hade en otillåten promillehalt vid framförande av fordonet och därigenom gjorde sig skyldig till rattfylleri. Även provresultatet omfattas emellertid av sekretess enligt 7 kap. 1 § sekretesslagen. Av 14 kap. 2 § samma lag framgår att hälso- och sjukvårdssekretessen inte hindrar att en uppgift som angår misstanke om ett brott lämnas till polis- eller åklagarmyndighet, såvitt gäller t.ex. misstanke om brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse två år. Undantaget är således inte tillämpligt på rattfylleribrott. Blodprov tas dessutom bara om det är medicinskt motiverat, vilket innebär att alla förare som skadats i trafikolyckor inte blir föremål för blodprovstagning.

Från ett brottsbekämpningsperspektiv kan det givetvis anses otillfredsställande att polisens möjligheter att utreda om ett rattfylleribrott har begåtts i samband med en trafikolycka är begränsade. Det gäller särskilt som det i många fall inte föreligger några praktiska hinder för att säkerställa bevisningen. Mot detta måste ställas det intresse av att skydda den enskildes integritet och de etiska aspekter som ligger till grund för utformningen av det nuvarande regelsystemet. Även behovet av att värna om förtroendet mellan patient och vårdpersonal inom sjukvården måste beaktas i detta sammanhang.

Nuvarande lagstiftning ger uttryck för en avvägning mellan dessa olika intressen. Mot bakgrund av att man kan befara att rattfylleribrottsligheten har ökat under senare år, finns det emellertid anledning att överväga om möjligheterna att få fram bevis om alkoholpåverkan bör utvidgas. De integritetsaspekter och de etiska aspekter som aktualiseras i detta sammanhang måste givetvis beaktas och värnas vid dessa överväganden.

En eventuell förändring får inte leda till att uppgifter får lämnas under en förundersökning i större omfattning än vid vittnesförhör inför domstol. Den kan heller inte uteslutas att, för det fall en förändring görs, att omständigheterna vid blodprovstagningen måste klarläggas vid ett vittnesförhör. Det s.k. frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken bör därför övervägas i detta sammanhang.

En annan, i sammanhanget närliggande fråga, är hälso- och sjukvårdspersonalens möjligheter att avvärja pågående eller förestående rattfylleribrott. De flesta myndigheter kan, när det gäller möjligheten att avvärja förestående brott, åberopa den s.k.

generalklausulen i 14 kap. 3 § första stycket sekretesslagen (prop. 1983/84:142 s. 32). Enligt denna bestämmelse får en sekretessbelagd uppgift lämnas till myndighet om det är uppenbart att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse sekretessen skall skydda. Generalklausulen är dock inte tillämplig på bl.a. hälso- och sjukvårdssekretessen (14 kap. 3 § andra stycket).

Om personalen t.ex. i en vårdssituation uppmärksammar att en person är berusad och att samma person därefter avser att sätta sig i en bil och köra därifrån torde personalen på grund av hälso- och sjukvårdssekretessen vara förhindrad att larma polisen, med de faror detta innebär för den berusade själv och allmänheten runt omkring. Mot bakgrund härav finns det anledning att, med beaktande av de skäl som ligger till grund för hälso- och sjukvårdssekretessen, överväga om det finns anledning att införa en sekretessbrytande bestämmelse som tar sikte på förhindrande av förestående eller pågående rattfylleribrott. I den mån rattfylleribrott hinner begås innan polisen hinner fram bör övervägandena även omfatta det s.k. frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken. De integritetsaspekter och de etiska aspekter som aktualiseras även i detta sammanhang måste givetvis beaktas och värnas vid dessa överväganden. Detsamma gäller behovet av att värna om förtroendet mellan patient och vårdpersonal inom sjukvården, särskilt avseende missbruksvården.

Liknande situationer kan uppkomma inom socialtjänstens verksamhet. I samma utsträckning som inom hälso- och sjukvården gäller enligt bl.a. 7 kap. 4 § sekretesslagen sekretess för uppgifter om enskildas personliga förhållanden. Motsvarande överväganden, med beaktande av de förtroende- integritets- och etiska aspekter som aktualiseras i sammanhanget, bör därför göras beträffande socialtjänstsekretessen.

Fortsatta överväganden beträffande sjöfylleri bör göras

I enlighet med vad som sagts då promilleregeln för grovt sjöfylleri infördes (prop. 1998/99:43, s. 42) tillsatte regeringen i november 1999 en utredning för att utreda frågan om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt (jfr bet. 1998/99:LU2y och 1998/99:JuU15).

I april 2001 överlämnade Sjöfylleriutredningen sitt betänkande Sjöfylleri (SOU 2001:30). Utredningen föreslog bl.a. att en

promillegräns om 0,2 promille i blodet för sjöfylleri som inte är grovt skulle införas. Enligt förslaget skulle promillegränsen avse alla slags fartyg men avgränsas till vissa farvatten; kanaler, slussar, allmänna farleder och allmänna hamnar. Utredningen föreslog vidare att promilleregeln endast skulle avse den som framför fartyget och inte den som i övrigt på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse.

Förslaget möttes av allvarlig kritik under remissbehandlingen beträffande det sätt på vilket promilleregeln tillämplighet hade avgränsats. Kritikerna riktade bl.a. in sig på att avgränsningen inte var ändamålsenlig, att den brast i fråga om tydlighet och förutsägbarhet samt att den skulle medföra betydande tillämpningsproblem.

Den kritik som har framförts mot utredningens förslag när det gäller avgränsningen är av sådan tyngd att förslaget enligt regeringens mening inte utgör någon framkomlig väg. Sjöfylleriagstiftningen bör därför utredas vidare.

Inom sjötrafiken råder särpräglade och mycket varierande förhållanden. Sjölagens regler omfattar allt från segelbrädor och kanoter till oceangående fartyg. Också bland fritidsfartygen finns det betydande skillnader i storlek och motorstyrka. Lagregleringen omfattar vidare farvatten av högst skiftande karaktär när det gäller trafikintensitet och svårighetsgrad för den som framför fartyget. Ytterligare faktorer som måste beaktas är att vissa fartyg används uteslutande för fritidsändamål och att fartyg ibland även utgör bostad för användaren.

En promilleregeln som bara beivras i enstaka fall kommer inte att få önskad effekt när det gäller ökad nykterhet till sjöss. Det är därför av central betydelse att bestämmelserna utformas på så sätt att efterlevnaden kan bli föremål för effektiv kontroll.

En fortsatt utredning av frågan om en promillegräns för sjöfylleri bör ske i ett brett perspektiv. Brottutvecklingen gällande sjöfylleri och den alkoholrelaterade olycksfallsstatistiken har också betydelse vid bedömningen av vilka lagstiftningsåtgärder som bör vidtas. Också frågor om polisens och Kustbevakningens kontrollmetoder är här av betydelse. Sjöfylleriutredningen har övervägt och tagit ställning till frågan om utvidgade möjligheter att företa alkoholutandningsprov i enlighet med lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Sjöfylleriutredningen föreslog en möjlighet för polisen att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov i kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn. Utredningen föreslog

vidare att kustbevakningstjänsteman skulle ges samma rätt som polisman att genomföra alkoholutandningsprov. Förslagen, i denna del, vann gehör i remissomgången. Frågan om avgränsningen av en eventuell promilleregul för sjöfylleri som inte är grovt får självfallet betydelse för utformningen av bestämmelser om rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss.

Alternativa metoder bör också övervägas för att förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss.

Enligt direktiven till Sjöfylleriutredningen skulle utredaren ta ställning till om den då nyligen införda nollgränsen för drograttfylleri för vägtrafiken borde inverka på utformningen av bestämmelsen om sjöfylleri. Utredningen föreslog att en utvärdering av reglerna på vägtrafikens område borde göras innan liknande regler till sjöss övervägs. En sådan utvärdering skall nu göras för vägtrafiken. Ytterligare överväganden gällande sjötrafiken bör därför i denna del anstå.

Internationell utblick

Inom Europeiska unionen bedrivs arbete med att bekämpa rattfylleri. Ett exempel är det av kommissionen stödda projektet Analysis of Driver Rehabilitation Programmes (ANDREA), vilket genomförts i flera medlemsstater. Projektet, som har rapporterats uppvisa mycket goda resultat, har avsett gruppsamtal med dömda rattfyllerister för att ändra deras attityder och beteenden. Dessa och andra projekt inom EU och Norden kan det finnas anledning att studera.

I de fall reformer övervägs för väg- eller sjötrafikens del kan det finnas anledning att studera hur några jämförbara länder har behandlat motsvarande problem.

Uppdraget

Utredaren skall, mot bakgrund av vad som anförts i det föregående avsnittet, göra en utvärdering och översyn av rattfylleri-lagstiftningen, sådana påföljdsfrågor som har anknytning till rattfylleribrottet samt vissa andra frågor som har betydelse vid utredning och lagföring av rattfylleribrottslighet. Uppdraget

omfattar även att i de avseenden som framgår av dessa direktiv fortsätta Sjöfylleriutredningens arbete med översynen av sjöfyllerilagstiftningen.

Utredaren skall således

- med beaktande av brotts- och olycksfallsutvecklingen utvärdera de reformer som vidtagits i fråga om rattfylleribrottet och påföljdssystemet under 1990-talet och särskilt analysera hur bestämmelser om påföljdsval och frågor om vårdbehov har tillämpats och behandlats,
- utvärdera reformernas effekt på trafiksäkerhetsområdet,
- analysera om det undantag som finns för receptutskrivna narkotikaklassade läkemedel är lämpligt avgränsat samt
- peka på de behov av reformer som utvärderingen och analyserna kan påvisa.

Utredaren skall vidare

- utvärdera hur bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom har tillämpats när brotten begåtts i samband med rattfylleri och överväga om det finns några reformbehov.

Därutöver skall utredaren

- undersöka om det behövs ytterligare åtgärder för att stödja brottsoffer samt överväga på vilket sätt brottsoffrens erfarenheter kan tas till vara i arbetet mot rattfylleribrottslighet.

Utredaren skall även

- kartlägga frågan om s.k. eftersupning och bedöma om det finns behov av några lagstiftningsreformer eller andra åtgärder,
- med beaktande av de skäl som ligger till grund för hälso- och sjukvårdssekretessen överväga om möjligheterna för polisen att ta och ta del av blodprov för att utreda misstänkta rattfylleribrott skall utvidgas och med anledning av detta även överväga det s.k. frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken.
- med beaktande av de skäl som ligger till grund för hälso- och sjukvårdssekretessen samt socialtjänstsekretessen överväga om det finns anledning att införa en sekretessbrytande bestämmelse som tar sikte på förhindrande av förestående eller pågående rattfylleribrott och i den mån rattfylleribrott hinner begås innan polisen hinner fram även överväga det s.k. frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken.

Utredaren skall dessutom

- med beaktande av Sjöfylleriutredningens betänkande och vad som i övrigt bör tillföras för ett ställningstagande överväga om en

promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt bör införas, föreslå hur en sådan gräns i så fall skall utformas och avgränsas samt utifrån detta även ta ställning till och lämna förslag om polisens och Kustbevakningens möjligheter att ta rutinmässiga alkohol-utandningsprov. Utredaren skall vidare överväga andra metoder för att förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss.

Utredaren skall slutligen

– studera projekt inom EU och i Norden gällande rattfylleri och sjöfylleri samt utländsk rätt i den mån det behövs.

Utredaren skall inte lägga generella förslag till förändringar av påföljdssystemet men är oförhindrad att lägga fram förslag till enskilda förbättringar eller förändringar inom ramen för det nuvarande systemet. I så fall skall fullständiga lagförslag utarbetas. Även i övrigt skall fullständiga lagförslag utarbetas då reformer föreslås. Det står också utredaren fritt att ta upp andra frågor inom ramen för uppdraget som aktualiseras under utredningsarbetet.

Arbetsformer m.m.

Utredaren skall samråda med berörda myndigheter, särskilt Rikspolisstyrelsen, Riksåklagaren, Vägverket, Kriminalvårdsstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Rättsmedicinalverket, Socialstyrelsen, Kustbevakningen och Sjöfartsverket.

Som anges ovan har det inom Regeringskansliet initierats ett arbete med att utvärdera och se över påföljdssystemet. Utredaren skall hålla sig underrättad om detta arbete.

En parlamentariskt sammansatt utredning, Kriminalvårdskommittén, arbetar för närvarande med förslag till en ny kriminalvårdslag, som skall reglera verkställigheten av samtliga kriminalvårdspåföljder (dir. 2002:90, En ny kriminalvårdslag). Ungdomsbrottsutredningen gör en översyn av påföljdssystemet för unga lagöverträdare (dir. 2002:95, Översyn av det allmännas ingripanden vid ungdomsbrott). Utredaren skall hålla sig underrättad om och samråda med dessa utredningar.

Förslagets konsekvenser skall redovisas enligt vad som anges i 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474). Särskild vikt skall läggas vid att redovisa förslag till finansiering i de delar utredningens förslag innebär ökade kostnader eller minskade intäkter för det allmänna och vid att redovisa förslagens betydelse

för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet samt för sysselsättning och service i olika delar av landet.

Uppdraget skall slutredovisas senast den 16 december 2005. Frågorna om drograttfylleri, bevissäkring i form av utvidgade möjligheter för polisen att ta och ta del av blodprov, sekretessbrytande regel för hälso- och sjukvården och socialtjänsten samt om sjöfylleri är av sådan beskaffenhet att de kan, om utredaren bedömer det lämpligt, särredovisas i ett delbetänkande senast den 17 december 2004.

(Justitiedepartementet)

Genomgång av domar – vållande till annans död i förening med rattfylleribrott

Inledning

I denna bilaga ger utredningen en kort sammanfattning över de domar på vållande till annans död i kombination med rattfylleribrott som förekommit under åren 1991–1992, 1994–1996 och 2001–2004. Utredningen har, från Brå, begärt och fått en sammanställning av samtliga domar på vållande till annans död i kombination med rattfylleribrott för åren mellan 1991 och 2004. Utifrån den har utredningen begärt in domar för ovan nämnda år. I sammanställningen nedan anges inte några mål- eller domsnummer. Det har varit utredningens ambition att göra sammanställningen så uttömmande som möjligt. Några av de äldre domarna har dock inte gått att hitta. I vissa av domarna har rattfylleribrottet inte haft något samband med vållandebrottet och de domarna har därför sällats bort. I ytterligare några domar förekommer ett så stort antal andra brott att några klara slutsatser kring straffmätning och påföljdsval inte varit möjliga att dra och från de domarna har därför också bortsetts. Vid sammanställningen har såväl tingsrätts- som hovrättsavgöranden beaktas. Dock att det beträffande domar meddelade innan 1995 inte funnits möjlighet att få fram eventuella hovrättsavgöranden, annat än i de fall de refererats i Hovrätternas rättsfallsreferat.

1991

18 domar.

Endast i tre av fallen från 1991 är det stämt på grovt brott. I det ena fallet gällde det en frontalkrock med en i motsatt riktning förd personbil, där föraren av bilen med vilken kollisionen skedde avled och tre passagerare skadades. Påföljden som bestämdes till ett år

och sex månaders fängelse, omfattade även en tidigare ådömd skyddstillsyn vilken undanröjdes. I det andra fallet hade gärningsmannen kört mot rött ljus rakt in i en korsning och kolliderat med ett annat fordon. Föraren i det fordonet med vilken kollisionen skedde avled och passageraren fick allvarliga skador. Gärningsmannen var underårig och påföljden bestämdes till villkorlig dom och 110 dagsböter. I det tredje fallet ansåg tingsrätten det inte visat att gärningsmannen varit oaktsam på det sätt som åklagaren påstått och gärningen bedömdes därför inte som grov. Vid kollisionen omkom tre personer som befann sig i den bil med vilken kollisionen skedde. Tingsrätten bestämde straffet till fängelse tre månader. Målet prövades av hovrätten som ändrade tingsrättens dom endast såvitt avsåg påföljden och höjde straffet till fängelse sex månader.

Övriga domar gäller vållande till annans död av normalgraden. I sex av domarna var gärningarna begångna innan lagändringarna i trafikbrottslagen (1951:649) den 1 juli 1990. Lägsta straffbara promillegräns var då 0,5 promille. I fyra av fallen är det medpassageraren som avlidit. I två av de fallen bestämdes påföljden till villkorlig dom och 100 respektive 90 dagsböter. Det senare fallet gällde en gärningsman under 20 år. I det tredje fallet bestämdes straffet till fängelse en månad och femton dagar. Domstolen beaktade då att gärningsmannen underkastat sig behandling för alkoholproblem samt att han själv skadats. I det fjärde fallet var det föraren i ett mötande fordon, med vilket gärningsmannen frontalkolliderade, som omkom. Påföljden bestämdes till fängelse åtta månader. I det femte fallet var det medpassageraren som omkom vid en frontalkrock. Gärningsmannen, som förekom under fler än 20 avsnitt i kriminalregistret, ådömdes sex månaders fängelse. I det sjätte fallet var det en medpassagerare som avled och två som skadades allvarligt. Påföljden bestämdes till sex månaders fängelse.

I övriga nio fall är gärningarna begångna efter den 1 juli 1990. Beträffande en minderårig person som kört på en fotgängare överlämnande rätten åt socialnämnden att föranstalta om erforderlig vård inom socialtjänsten. Personen var redan tidigare omhändertagen enligt LVU.

I ett fall där fordonet förts på motsatta körbanan och en frontalkollision skett förolyckades dels en person i den bilen med vilken kollisionen skedde, dels en passagerare i gärningsmannens

bil. Tingsrättens straff om två månaders fängelse höjdes av hovrätten till åtta månaders fängelse.

I sju fall är det en medpassagerare i gärningsmannens fordon som omkommit. I ett fall bestämdes påföljden till skyddstillsyn och i ett angavs att en tidigare ådömd skyddstillsyn skulle avse även de nya brotten. Dessutom ådömdes fängelse tre månader. I ett fall bestämdes påföljden till villkorlig dom och böter och i ett fall angavs att en tidigare villkorlig dom skulle avse även de nya brotten (gärningsmannen var under 20 år). I tre fall ådömdes fängelse mellan en och tre månader.

Sammantaget kan konstateras att det endast i tre av de 18 relevanta fallen dömdes till fängelse i sex månader eller mer. I övriga fall bestämdes påföljden till tre månaders fängelse eller kortare. I fem fall har påföljden kunnat stanna vid villkorlig dom och böter. Vidare är det värt att notera att det endast i tre av fallen stämde på grovt brott samt att gärningarna endast i två av fallen bedömdes som grova.

1992

15 domar.

Under 1992 stämde det för grovt brott i fyra fall. I ett fall gällde det en person som i hög hastighet färdades på motsatta körbanan, frontalkrockade och orsakade föraren i det mötande fordonets död. Gärningsmannen hade samma dag uppgett att han skulle köra ihjäl sig och personer som befunnit sig på vägen vittnade om en vansinneskörning. Straffet bestämdes till fängelse ett år och tre månader. Ett annat fall gällde en person som påverkad av såväl alkohol som tabletter förlorade kontrollen över fordonet, körde upp på trottoaren och bakifrån körde på ett barn som avled. Straffet bestämdes till fängelse ett år. I det fallet begärdes ersättning för psykiskt lidande av barnets nära anhöriga vilken fråga prövades av Högsta domstolen i NJA 1996 s. 377, se ovan. I ett fall där åklagaren hade stämt på grovt brott ansåg tingsrätten inte att omständigheterna var sådana att brottet var att bedöma som grovt. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn med behandlingsplan och som alternativstraff angavs fängelse tre månader. I det fjärde fallet utdömdes sju månaders fängelse för en person som körde rakt in i bakpartiet på en polisbil med följd att föraren av polisbilen avled

och passageraren fick svåra skador. Fallet prövades av hovrätten som höjde straffet till fängelse ett år.

Övriga elva fall gällde vållande till annans död av normalgraden. Dock är det värt att nämna att i ett fall, där tre av medpassagerarna avled av skador som de åsamkats till följd av att bilen åkt av vägen och slagit runt, biträdde anhöriga till en av de som avlidit åtalet och yrkade att brottet vållande till annans död skulle bedömas som grovt. Tingsrätten ansåg dock inte att brottet var grovt och bestämde påföljden till fängelse tio månader. Domen överklagades.

I två fall under 1992 dömde tingsrätterna till icke frihetsberövande påföljder. I båda fallen var det medpassagerare som omkommit. I det ena fallet, som gällde en underårig person, bestämdes påföljden till skyddstillsyn och 100 dagsböter. I det andra fallet, som gällde en person under 20 år, bestämdes påföljden till villkorlig dom och 100 dagsböter.

I samtliga övriga fall dömdes till fängelse. Fängelsestraffens längd varierade mellan två månader och ett år.

I tre av de fallen var det medpassageraren som omkommit. Två av de gärningsmännen fick två månaders fängelse (en var underårig) och en fick fem månaders fängelse.

I övriga fall gällde det brott där cyklister, fotgängare eller personer som färdades i andra bilar än gärningsmannen dödats.

I ett fall där föraren, med en alkoholhalt av 2,7 promille, körde på och skadade en cyklist som avled av skadorna utdömdes fängelse fyra månader. Tre månaders fängelse dömdes ut i ett fall där föraren frontalkrockade med ett mötande fordon till följd av vilken krock föraren i det mötande fordonet avled. Tre månader ådömdes även en man som kört på två personer på ett övergångsställe, vilken påkörning fick till följd att den ena personen avled och den andra personen fick en hjärnskakning. Sistnämnda påföljd ändrades av hovrätten till sex månaders fängelse.

I ett fall, där den tilltalade kört på och dödat två personer som tillsammans med en vän promenerat längs en väg som löpte genom samhället, utdömdes av tingsrätten sex månaders fängelse och senare av hovrätten tio månaders fängelse.

I ytterligare ett fall där gärningsmannen varit oaktsam i samband med en omkörning och kommit att haka i framförvarande fordon vars medpassagerare omkom bestämdes påföljden till fängelse ett år. I det fallet hade den tilltalade gjort sig skyldig till ytterligare ett rattfylleribrott två månader efter den första händelsen.

1994

11 domar.

I de sju fall där gärningarna begåtts innan lagändringen den 1 februari 1994 är det inte stämt på grovt vållande till annans död i något av fallen.

I tre av fallen bestämdes straffet till skyddstillsyn med särskild behandlingsplan. I två av fallen hade en medpassagerare avlidit och där angavs fyra respektive sex månaders fängelse som alternativstraff. I det tredje fallet, där en mopedist påkörts och avlidit till följd av skadorna, bestämdes alternativstraffet till fängelse tio månader.

I två av fallen bestämdes straffet till fängelse fyra månader. I det ena fallet hade gärningsmannen i samband med en omkörning kört på en cyklist som avled. I det andra fallet, som avsåg även stöld, tillgrepp av fortskaffningsmedel och brukande av falsk urkund, hade gärningsmannen kolliderat med en långtradare till följd varav passageraren i gärningsmannens bil omkommit.

I ett fall, där sex månaders fängelse dömdes ut, hade gärningsmannen, somnat vid ratten, kommit över på motsatta körbanan och kolliderat med en bil. Passageraren i den bilen med vilken kollisionen skedde fick så svåra skador att han dog.

I ett fall, där fängelsestraffet bestämdes till åtta månader, hade den tilltalade kört av vägen och voltat till följd varav två medpassagerare avled. Straffet avsåg även brott i en tidigare dom på skyddstillsyn som undanröjdes.

I tre av de fyra fall, där gärningarna begåtts efter lagändringarna 1994, är det stämt på grovt vållande till annans död.

I det ena fallet, som gällde färd med en hjullastare, var den person som avlidit, från början placerad i hjullastarens skopa. Ett fängelsestraff om ett år dömdes ut.

De andra två fallen gällde gärningar där medpassageraren avlidit. I det första fallet verkade det förhållandet att passageraren känt till att föraren var alkoholpåverkad i kombination med att föraren åsamkat sig själv kroppsskador sänkande på fängelsestraffets längd som bestämdes till sex månader. I det andra fallet hade den tilltalade en alkoholhalt om 3,02 promille samt även narkotika i blodet. Passageraren, som omkom efter att bilen gått av vägen i en kurva och vält, hade 3,0 promille alkohol i blodet. Tingsrätten bestämde, med beaktande av att passageraren följt med fast att

passageraren visste att föraren var alkoholpåverkad, straffet till ett års fängelse. Hovrätten som fastställde det straffet beaktade att den dödade kamraten hade följt med frivilligt på färden.

Det fallet där det inte var åtalat för grovt brott, gällde en omkörning och påkörning av en annan personbil varefter gärningsmannen körde av vägen och slog runt. Medpassageraren avled. Påföljden som även innefattade en stöld och fler än 10 fall av olovlig körning bestämdes, med beaktande av att brotten begåtts under provotid, till fängelse ett år. Gärningsmannen var häktad.

1995

5 domar.

Att det endast finns fem domar som går att använda i denna utvärdering från 1995 följer den generella utveckling man ser i den officiella statistiken, nämligen att antalet rattfylleribrott minskade kraftigt under mitten av 90-talet.

I samtliga fall det här året stämdes det på grovt brott, dock att gärningen i ett fall inte bedömdes som grov. I samtliga fall dömdes också till fängelse.

I det fall där det hittills längsta fängelsestraffet för enbart dessa brott, ett år och sex månader, dömdes ut dödades en av två medpassagerare. Den tilltalade hade 3,0 promille alkohol i blodet. I tingsrättens dom, som även omfattade tillgrepp av fortskaffningsmedel, angav domstolen särskilt att det nya strängare synsättet borde slå igenom vid straffmätningen. Domen fastställdes av hovrätten.

I ett fall bestämdes straffet till fängelse åtta månader. Kollision hade skett med ett mötande fordon varvid en medpassagerare omkommit och en medpassagerare skadats. I den mötande bilen hade två passagerare skadats. Den tilltalade hade inte fyllt 21 år och domstolen angav särskilt att gärningarna hade ett straffvärde som vida översteg minimistraffet sex månader.

En person som kört på en fotgängare på ett övergångsställe dömdes till fängelse ett år, vilket straff hovrätten sänkte till fängelse sex månader.

Ytterligare en förare hade kört på en fotgängare. Fotgängaren hade promenerat längs med väggrenen och blev då påkörd. Straffet bestämdes till fängelse sex månader. Den tilltalade påstod

eftersupning och rattfylleribrottet kunde därför endast bedömas enligt normalgraden.

I det fall där brottet vållande till annans död inte bedömdes som grovt körde föraren av vägen varvid passageraren omkom. Framrutan var under färden kraftligt nedisad. Tingsrätten konstaterade att passageraren tagit plats i bilen med vetskap om att föraren var alkoholpåverkad och om att framrutan var nedisad. Vid beaktande av det fann tingsrätten att gärningen inte var att jämföras med de gärningar som lagstiftaren menat skulle bedömas som grova. Straffet bestämdes till tre månaders fängelse.

1996

10 domar.

Endast i ett av fallen var det inte stämt på grovt vållande till annans död och den gärningen bedömdes inte heller som grov. Den tilltalade, som var minderårig, körde en moped som var ändrad till lätt motorcykel och hade en alkoholkoncentration i blodet uppgående till minst 0,2 promille. Vid kollisionen som skedde i en korsning omkom passageraren på motorcykeln. Med hänsyn till att fordonet inte kunnat köras i mer än 60 km/h och då alkoholkoncentrationen inte översteg gränsen för grovt brott bedömdes brotten inte som grova. Påföljden bestämdes till 90 dagsböter. I målet dömdes även föraren av den bil med vilken kollisionen skedde för vållande till annans död till dagsböter.

I ett av de fall där det var stämt på grovt brott bedömdes gärningen inte som grov. Gärningsmannen, vars alkoholkoncentration i blodet uppgick till 0,35 promille, hade fört fordonet över på fel sida vägen och där sammanstött med en personbil, vars förare avled. Tingsrätten fann inte påverkansgraden vara sådan att det kunde föreligga en presumtion för att den haft någon inverkan på trafikolyckan och det därpå följande dödsfallet. Inte heller vad som i övrigt förekommit gav belägg för något sådant samband. Vållandebrottet bedömdes således inte vara grovt. Inte heller rattfylleribrottet bedömdes som grovt och påföljden bestämdes till villkorlig dom jämte 100 dagsböter.

I övriga åtta fall bedömdes gärningarna som grova. I tre av de åtta fallen var det andra personer än medpassagerarna som dödats.

I ett av de tre fallen, där det förekommit en kollision med ett mötande fordon vars förare avled, bestämdes straffet till åtta månaders fängelse. Också i ett fall med en cyklist som påkörts och avlidit bestämdes straffet till åtta månader. Till tio månaders fängelse bestämdes straffet när gärningsmannen kört på ett fordon bakifrån till följd varav det fordonet slungades 85 meter i luften och landade varvid den ena personen avled och den andra personen skadades.

I övriga fem fall var det en medpassagerare som omkom. Ett av fallen gällde en person under 20 år som fört sin crossmotorcykel i alltför hög hastighet, tappat kontrollen och kört in i ett räcke varpå en av passagerarna på motorcykeln avled och en skadades. I domen angavs att straffvärdet om brotten begåtts av en vuxen närmast sig ett år. Hänsyn togs inte bara till åldern utan även till att den tilltalade skadat sig allvarligt och till att brotten begåtts före verkställigheten av ett annat straff. Straffet bestämdes till sex månaders fängelse.

Beträffande en underårig person, som kolliderade med ett träd i en stulen bil varvid medpassageraren omkom, överlämnades det åt socialnämnden att föranstalta om nödvändig vård inom socialtjänsten.

I två liknande fall där kollisionen skett med en sten respektive bilen hamnat i ett dike och voltat till följd varav medpassageraren avlidit bestämdes påföljden i respektive fall till fängelse åtta månader. Tingsrätten hade i det ena fallet tagit viss hänsyn till att den tilltalade själv ådragit sig allvarliga kroppsskador i samband med olyckan. I det andra fallet hade tingsrätten beaktat att medpassageraren följt med på färden trots att han visste att gärningsmannen var berusad.

I ett fall var det fråga om en person, som förlorat kontrollen över fordonet, vilket sladdat över på motsatta körbanan, av vägen och blivit liggande på taket. Medpassageraren avled av skadorna. På grund av psykiatriska problem förelåg särskilda skäl att frångå normalpåföljden till följd varav skyddstillsyn och 150 dagsböter utdömdes.

2001

9 domar.

I samtliga fall utom ett var det stämt och dömt på grovt vållande till annans död. I tre av fallen hade andra personer än medpassagerare omkommit och i samtliga de tre fallen har fängelse på över ett år ådömts som påföljd.

Det ena fallet gällde en gärningsman som, med 1,47 promille, körde genom en korsning utan att stanna för rött ljus och kolliderade med ett annat fordon. En person avled och tre skadades. Straffet som bestämdes till ett år och fyra månaders fängelse omfattade även stöld i butik, snatterier, åverkan och hot mot tjänsteman (butikskontrollant).

I ytterligare ett fall bestämdes påföljden till ett år och fyra månaders fängelse. Där hade gärningsmannen kört på en cyklist som avled. Också en medpassagerare avled. Vid straffmätningen beaktade domstolen, i mindre mån, att gärningsmannen själv drabbats av kroppsskada.

I ett fall där gärningsmannen kört på en fotgängare som befunnit sig på körbanan bestämdes straffet till ett år och sex månaders fängelse. Påföljden omfattade även bl.a. rattfylleri vid ett annat tillfälle, flera narkotikabrott, brott mot knivlagen samt över 20 olovliga körningar.

I övriga fem fall var det medpassagerare som avled till följd av att fordonet på ett eller annat sätt gått av vägen och slagit runt eller sammanstött med ett träd, en sten eller dylikt.

En av de dömda var underårig då gärningen begicks. Tingsrätten ansåg inte att det förelåg synnerliga skäl att döma till fängelse utan överlämnade till Socialförvaltningen att föranstalta om nödvändig vård. Dessutom kombinerades påföljden med en särskild föreskrift bestående i ett påverkansprogram och en kontakt samt med 150 dagsböter.

I ett av fallen där en av medpassagerarna avled och tre åsamkades kroppsskada som inte var ringa bestämdes påföljden till fängelse ett år. Tingsrätten angav i sin bedömning att straffvärdet väsentligt översteg fängelse ett år, men att man tagit hänsyn till att brotten begåtts före en senare dom på fängelse ett år och sex månader.

I ett fall bestämdes straffet till tio månaders fängelse. Tingsrätten angav särskilt att man vid straffmätningen beaktat att den avlidne följt med frivilligt på färden.

I ytterligare ett fall bestämdes påföljden till skyddstillsyn. Såväl åklagaren som den tilltalade hade med hänsyn till den tilltalades personliga förhållanden och de skador han ådragit sig vid olyckan föreslagit att påföljden skulle bestämmas till skyddstillsyn.

Slutligen bestämdes påföljden i ett fall till villkorlig dom och 100 dagsböter. Gärningsmannen hade vid tidpunkten för brottet ännu inte fyllt 21 år. Tingsrätten beaktade även att den avlidne frivilligt, trots att han insett att den tilltalade varit alkoholpåverkad följt med på färden samt att denne valt att inte använda bilbälte.

Det fallet där det varken var stämt eller dömt på grovt brott gällde en gärningsman som intagit narkotika ett och ett halvt dygn tidigare (0,2 mikrogram amfetamin mättes upp i blodet samma dag). Bilen gick av vägen och sammanstötte med ett träd. Medpassageraren avled. Det var oklart om narkotikapåverkan påverkat körförmågan. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn med föreskrifter.

2002

16 domar.

Under 2002 var det stämt för grovt brott i samtliga fall. Av dem gällde åtta olyckor där andra fordon eller personer varit inblandade än de som varit tillsammans med gärningsmannen. I två av de fallen har påföljden bestämts till två års fängelse.

I det ena fallet körde en person, med 1,61 promille, i en stulen bil på ett barn som avled av skadorna. Gärningsmannen dömdes till fängelse två år. Ytterligare en person som kolliderade med ett mötande fordon i vilket befann sig en kvinna, hennes barnbarn och ytterligare två barn, dömdes till fängelse två år. Vid olyckan avled barnbarnet och skadades de övriga tre. Även gärningsmannens medpassagerare avled.

Bland de övriga fallen bestämdes påföljden i två fall till ett års fängelse, i ett fall till fängelse ett och ett halvt år och i ett fall till fängelse ett år och fyra månader. Det rörde sig då om kollisioner med mötande eller framförvarande fordon där en person avled.

I ytterligare ett fall, också där en kollision med ett mötande fordon till följd varav en person avled, bestämdes påföljden till villkorlig dom. Gärningsmannen led vid tillfället för brottet av en allvarlig psykisk störning och det var därför inte möjligt att döma

till fängelse. Att döma personen till vård var inte heller ett alternativ då personen numera var utskriven från sjukhuset.

Det åttonde fallet gällde en person under 20 år som kört på och åsamkat en person som kom gående i vägrenen så svåra skador att denne avled. Straffet bestämdes till fängelse sex månader. Beträffande det sammanlagda straffvärdet uttalade såväl tingsrätten som hovrätten att det uppgick till fängelse ett år.

Övriga åtta fall gäller medpassagerare som omkommit till följd av gärningsmannens vårdslöshet. Det längsta straffet har här bestämts till ett års fängelse. Fyra av dessa förare hade när gärningarna begicks ännu inte fyllt 21 år (två av dem var underåriga).

Beträffande en förare som förlorade kontrollen över fordonet, sladdade, körde in i en bergvägg och studsade över vägen varigenom bilen demolerades totalt och en medpassagerare avled samt två passagerare skadades överlämnades åt socialnämnden att föranstalta om erforderlig vård. Den tilltalade var underårig och tingsrätten ansåg inte att det förelåg synnerliga skäl att döma till slutet ungdomsvård.

Ytterligare en underårig person förlorade kontrollen över fordonet i en korsning och kolliderade med bl.a. ett träd varpå två medpassagerare avled. Påföljden bestämdes till slutet ungdomsvård fyra månader. Tingsrätten ansåg inte att ett överlämnande till vård inom socialtjänsten var tillräckligt ingripande. Vid bestämmandet av straffets längd beaktade tingsrätten, utöver den tilltalades ålder, dels att villkorlig frigivning inte kan komma ifråga vid slutet ungdomsvård, dels att den tilltalade fått avbryta sin utbildning, dels att den tilltalade ålagts att betala förhållandevis höga skadeståndsbelopp. Hovrätten ändrade tingsrättens dom och överlämnade åt socialnämnden att föranstalta om erforderlig vård inom socialtjänsten förenad med ungdomstjänst 100 timmar. Hovrätten föreskrev vidare att gärningsmannen skulle genomgå åtgärder enligt en av kommunen upprättad vårdplan.

Beträffande en person under 20 år som fört bilen i mycket hög hastighet genom ett tätbebyggt område, rakt över en korsning och ner i ett dike varpå en medpassagerare omkom och en skadades bestämdes straffet till fängelse åtta månader. Vid bestämmande av straffet beaktade tingsrätten, utöver den tilltalades ålder, att medpassagerarna måste ha varit medvetna om att den tilltalade var berusad vid färden samt att de inte bar bilbälte.

En person i 20-årsåldern med 1,05 promille, förde en bil avsedd för fem personer med sammanlagt åtta passagerare i hög hastighet av vägen varpå en av passagerarna avled och ytterligare sex skadades. Straffet bestämdes till villkorlig dom med samhällstjänst 240 timmar. Om fängelse i stället valts som påföljd skulle fängelse elva månader ha dömts ut.

Bland de övriga fyra dömdes två till fängelse ett år och en till fängelse tio månader. Den fjärde gärningsmannen dömdes vid tingsrätten till skyddstillsyn med behandlingsplan och ett alternativstraff om ett år. Hovrätten ändrade det straffet till fängelse åtta månader. I hovrättens dom angavs att tingsrättens bedömning av fängelsestraffet var väl avvägd, dock att viss tid räknades av för den tid som gärningsmannen vistats på behandlingshem.

2003

8 domar.

I sju av fallen var det stämt på grovt brott. Det fallet där det inte var stämt på grovt brott gällde en person som mitt i natten kört på och dödat en person som var på väg hem från en fest och kom gående mitt på vägbanan pratandes i mobiltelefon. Vittnen, bl.a. en polisman och en busschaufför, som kört precis bakom gärningsmannen, vittnade om att fotgängare under rådande förhållanden var mycket svåra att upptäcka. Tingsrätten fann sammantaget att den tilltalades alkoholpåverkan, 0,88 promille alkohol i blodet, saknade relevans för effekten och att brottet skulle bedömas som ett brott av normalgraden. Påföljden bestämdes till villkorlig dom och 100 dagsböter.

Beträffande övriga sju fall kolliderade gärningsmannen i fyra av fallen med andra fordon till följd varav någon person i de påkörda fordonen avled och i ett av fallen kolliderade gärningsmannen med en cyklist.

En av gärningsmännen var underårig. Personen hade framfört en till personbil ändrad a-traktor och kolliderade i en korsning med en personbil. Föraren, modern, avled, dottern och en kamrat till denna skadades. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn med samhällstjänst 70 timmar. Dessutom skulle den dömda underkasta sig den psykiatriska vård som Kriminalvården i samråd med läkare fann

lämpligt. Om fängelse skulle ha valts som påföljd, skulle fängelse tre månader ha ådömts. Tingsrätten angav att det samlade straffvärdet uppgick till fängelse nio månader.

En tilltalad, som ännu inte fyllt 21 år och som åsamkades allvarliga kroppsskador, dömdes till sex månaders fängelse.

I ett fall, där det rörde sig om återfall i brott, utdömdes fängelse ett år och sex månader.

I ett fall där åtalet för vårdslöshet i trafik ogillades på den grunden att det inte gick att fastställa hur körningen gått till bestämdes påföljden till skyddstillsyn med särskild behandlingsplan. Alternativstraffet bestämdes till fängelse ett år.

Vidare ådömdes en person som genom att köra på en cyklist bakifrån vållade dennes död ett års fängelse. Dessutom förklarades villkorligt medgiven frihet helt förverkad. Det förhållandet att den avlidne kan ha vinglat ut framför gärningsmannen synes ha påverkat tingsrättens bedömning.

Beträffande de två andra fallen som gällde dels en medpassagerare, dels ett barn som kommit ut på vägen bakom en husvagn ådömdes ett år och fyra månaders fängelse respektive tio månaders fängelse. I fallet med medpassageraren där ett år och fyra månaders fängelse dömdes ut omfattade påföljden två tidigare domar på skyddstillsyn som undanröjdes.

2004

17 domar.

Även under 2004 var det stämt för grovt brott i samtliga fall utom ett. Det fallet där det inte var stämt på grovt brott gällde en tilltalad som på en riksväg kört in i ett stillastående lastbildekipage vilket fått till följd att passageraren i personbilen avled. Den tilltalade var påverkad av narkotika i form av smärtstillande medel som den tilltalade intagit kvällen innan. Den tilltalade hade också rökt hasch någon vecka innan. Påföljden bestämdes till villkorlig dom med samhällstjänst 110 timmar. Som alternativstraff angavs fängelse fyra månader. Vid straffmätningen beaktade tingsrätten att omständigheterna var speciella och att det fick anses ovanligt med ett stillastående lastbildekipage på en riksväg.

I de övriga 16 domarna bedömdes det oaktsamma dödandet som grovt brott. I ett fall, som gällde en underårig person, överlämnade

rätten till socialnämnden att föranstalta om nödvändig vård inom socialtjänsten förenad med maximalt antal timmar ungdomstjänst. I två av fallen bestämdes påföljden till skyddstillsyn med särskild behandlingsplan (kontraktsvård). I det ena av dessa båda fall var gärningsmannen avsevärt påverkad av narkotika under det att gärningsmannen kolliderade med ett stillastående fordon. En av personerna i det stillastående fordonet avled och en skadades allvarligt. Tingsrätten bestämde påföljden till fängelse ett år och sex månader, vilket hovrätten ändrade till skyddstillsyn med särskild behandlingsplan. Alternativstraffet bestämdes till ett år och sex månaders fängelse. Det andra fallet som ledde till skyddstillsyn med särskild behandlingsplan gällde en person som under påverkan av alkohol fört sin bil och krockat med ett träd varvid personens månadsgamla son, som var passagerare i bilen, avled. Alternativstraffet bestämdes till fängelse ett år. I övriga 13 fall bestämdes påföljden till ett längre fängelsestraff.

I december 2004 dömdes en lastbilschaufför till fyra års fängelse för grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död. Lastbilschauffören, som var påverkad av alkohol och förde sin lastbil mot trafiken på motorvägen, kolliderade med två personbilar varvid fem personer avled. I december 2004 dömdes vidare en person till fängelse två år och sex månader för att under påverkan av såväl alkohol som droger fört sitt fordon rakt in i ett trafikolycksområde och en bit in i området kört på två personer. En av personerna dog och en skadades allvarligt. Trafikolycksområdet var avspärrat genom att ett större räddningsfordon, med tänt helljus, tända varningsljus och tända blåljus var uppställt på vägbanan på sätt att det i princip skulle vara omöjligt för ett fordon att passera.

Vidare finns det från 2004 två domar där straffet bestämts till två års fängelse och sex domar där straffet bestämts till ett år och sex månaders fängelse.

I en av domarna där påföljden bestämts till två år hade en alkoholpåverkad förare fått sladd på bilen, kommit över på fel sida vägen och kolliderat med en mötande bil. Föraren av den mötande bilen, en gravid kvinna, dog till följd av skadorna vid kollisionen. Tingsrättens dom fastställdes av hovrätten såvitt avsåg påföljden. I den andra domen där påföljden bestämdes till fängelse två år hade en person fört en traktor under kraftigt mörker och utan att traktorn hade någon belysning. Föraren av en efterkommande personbil hade inte någon möjlighet att upptäcka traktorn utan körde rakt in i den. En av personerna i den efterkommande bilen

avled och en skadades allvarligt. Den tilltalade hade vid ett stort antal tidigare tillfällen, mellan 1985 och 2000, dömts för trafikbrott och tingsrätten beslutade nu att även förverka den tilltalades traktor med släp.

I ytterligare ett fall hade tingsrätten bestämt påföljden till fängelse två år. Det straffet sattes dock ner till ett år och sex månader av hovrätten i en dom från den 7 oktober 2005. Hovrätten ansåg att det av tingsrätten bestämda straffet vid en jämförelse med rättspraxis var alltför strängt. Fallet gällde en alkoholpåverkad man som under framförandet av en personbil körde på och skadade två ungdomar som färdades på en moped. Ungdomarna avled av skadorna.

När det gäller övriga fem fall där straffet bestämts till fängelse ett år och sex månader så varierar omständigheterna. I ett av fallen körde en alkoholpåverkad bilförare på och skadade två personer. Båda personerna avled till följd av skadorna. Högsta domstolen prövade fallet i en dom från den 19 oktober 2005 och fastställde underrätternas straff om ett år och sex månader. Ett fall gällde en förare som kört på en person vid ett övergångsställe. Föraren förekom under närmare 50 avsnitt i belastningsregistret och i domen förverkades även villkorligt medgiven frihet. Ett fall gällde en frontalkrock där tre personer, som färdades i den bil med vilken den tilltalade krockade, avled. En tidigare ådömd skyddstillsyn undanröjdes och påföljden bestämdes till fängelse ett år och sex månader. När det gällde en person under 20 år som under påverkan av alkohol kört på och orsakat en cyklists död beaktades åldern vid bestämmandet av påföljden till fängelse ett år och sex månader. I ett fall bestämdes påföljden till fängelse ett år i tingsrätten, vilket dock ändrades till fängelse ett år och sex månader i hovrätten. Den tilltalade hade fått sladd på bilen och kört av vägen varvid passageraren skadades. Passageraren avled senare. Hovrätten bestämde straffvärdet till ett år och sex månader och angav särskilt att det förhållandet att kamraten följt med på färden trots att denne måste ha insett att den tilltalade var spritpåverkad, inte skulle ha någon betydelse vid straffmätningen.

I tre av fallen bestämdes påföljden till fängelse ett år. Det ena fallet gällde en person som kört av vägen till följd varav passageraren avled. Det andra fallet gällde en man som genom sitt körsätt orsakat en seriekrock mitt inne i en stad till följd varav en förare i en av bilarna som var inblandad i krocken avled. Det tredje fallet gällde en person som under kraftig alkoholpåverkan fått sladd

på bilen och kolliderat med en stolpe. Medpassageraren, som också var kraftigt påverkad av alkohol, avled i samband med kollisionen. Tingsrätten beaktade vid straffmätningen att passageraren medföljde i bilen trots att han kunde antas ha varit medveten om att den tilltalade var berusad.

Statens offentliga utredningar 2006

Kronologisk förteckning

1. Skola & Samhälle. U.
2. Omprövning av medborgarskap. Ju.
3. Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning i hela landet. N.
4. Svenska partnerskap – en översikt.
Rapport 1 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. N.
5. Organisering av regional utvecklingspolitik – balansera utveckling och förvaltning.
Rapport 2 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. N.
6. Skyddsgrundsdirektivet och svensk rätt.
En anpassning av svensk lagstiftning till EG-direktiv 2004/83/EG angående flyktingar och andra skyddsbehövande.
UD.
7. Studieavgifter i högskolan. U.
8. Mångfald och räckvidd. U.
9. Kontroll av varor vid inre gräns. Fi.
10. Ett förnyat programkontor. U.
11. Spel i en föränderlig värld. Fi.
12. Rattfylleri och sjöfylleri. Ju.

Statens offentliga utredningar 2006

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Omprövning av medborgarskap. [2]
Rattfylleri och sjöfylleri. [12]

Utrikesdepartementet

Skyddsgrundsdirektivet och svensk rätt.
En anpassning av svensk lagstiftning till
EG-direktiv 2004/83/EG angående
flyktingar och andra skyddsbehövande.
[6]

Finansdepartementet

Kontroll av varor vid inre gräns. [9]
Spel i en föränderlig värld. [11]

Utbildnings- och kulturdepartementet

Skola & Samhälle. [1]
Studieavgifter i högskolan. [7]
Mångfald och räckvidd. [8]
Ett förnyat programkontor. [10]

Näringsdepartementet

Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning
i hela landet. [3]
Svenska partnerskap – en översikt.
Rapport 1 till Organisationsutredningen
för regional tillväxt. [4]
Organisering av regional utvecklingspolitik
– balansera utveckling och förvaltning.
Rapport 2 till Organisationsutredningen
för regional tillväxt. [5]