

# Lagrådsremiss

## En nedre promillegräns för sjöfylleri

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 3 december 2009

*Beatrice Ask*

*Susanne Kjaersgaard Olsson*  
(Justitiedepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att straffansvaret för sjöfylleri utvidgas genom att det införs en fast, nedre promillegräns på 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffansvaret föreslås gälla den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss förutsatt att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeln föreslås gälla både yrkessjöfart och fritidssjöfart.

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

Vidare föreslås att det införs en möjlighet att ta rutinmässiga alkohol-utandningsprov på sådana personer och fartyg som omfattas av den nya promilleregeln. Proven föreslås få tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Om den som är skyldig att lämna prov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett prov, föreslås att blodprov får tas på honom eller henne.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2010.

# Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	6
3	Ärendet och dess beredning.....	8
4	Gällande ordning.....	9
4.1	Straffansvar för sjöfylleri och grovt sjöfylleri.....	9
4.2	Särskilda överenskommelser för yrkessjöfarten.....	9
4.3	Svensk jurisdiktion.....	10
4.4	Möjligheter för Polisen och Kustbevakningen att ingripa mot sjöfylleri brott.....	10
4.5	Lagstiftning om sjöfylleri i Norden.....	12
5	Promillegränser för sjöfylleri.....	12
5.1	En nedre gräns på 0,2 promille för sjöfylleri.....	12
5.2	Promillegränsen för grovt sjöfylleri.....	19
6	Befogenhet för polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss.....	20
7	Ikraftträdande.....	22
8	Ekonomiska konsekvenser.....	22
9	Författningskommentar.....	23
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	23
9.2	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	25
Bilaga 1	Sammanfattning av delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12).....	27
Bilaga 2	Delbetänkandets (SOU 2006:12) lagförslag.....	28
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser (SOU 2006:12).....	31
Bilaga 4	Sammanfattning av departementspromemorian Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32).....	32
Bilaga 5	Departementspromemorian (Ds 2008:32) lagförslag.....	33
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser (Ds 2008:32).....	34

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Häri genom föreskrivs att 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon *samt* på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. *Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.*

Bestämmelserna i 1 § andra stycket 1 och 2 samt tredje och fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *föraren* kontrolleras eller ett *polisgripande* mot *föraren* sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov enligt denna paragraf får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Om den undersökte begär det ska protokoll föras vid provtagningen

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på

1. förare av motordrivet fordon, *om inte fordonet är avsett att föras av gående,*

2. förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt*

3. *den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).*

Bestämmelserna i 1 § andra–fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *personen* kontrolleras eller ett *ingripande* mot *honom* eller *henne* sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. *Prov som enligt denna paragraf får tas på förare av motordrivet fordon får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:324.

och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2010.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Häri genom föreskrivs att 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **20 kap.**

#### 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 sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

*Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.*

*För sjöfylleri döms också 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 kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt.*

#### 5 §<sup>1</sup>

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

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, *döms för grovt sjöfylleri* till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt *ska* särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:220.

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

3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra *har* 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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2010.

### 3 Ärendet och dess beredning

Den 18 december 2003 tillkallades en särskild utredare med uppdrag att utreda vissa frågor om rattfylleri- och sjöfylleribrottslighet. Genom beslut den 15 december 2005 gavs tilläggsdirektiv till utredningen. Utredningen, som antog namnet Rattfylleriutredningen, avlämnade i januari 2006 delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) och i april samma år slutbetänkandet Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna (SOU 2006:47). En sammanfattning av delbetänkandet i de delar som är relevanta för förslagen i denna lagrådsremiss finns i *bilaga 1* och utredningens lagförslag i dessa delar framgår av *bilaga 2*. Betänkandet har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Justitiedepartementet (Ju2006/880/L5).

I propositionen Ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri (2007/08:53) presenterade regeringen ett antal förslag som baserades på delar av delbetänkandet och på slutbetänkandet. Förslagen godtogs av riksdagen och lagändringarna trädde i kraft den 1 juli 2008. De innebar bland annat följande. Tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen gavs möjlighet att ta alkoholutandningsprov, både rutinmässiga sållningsprov och bevisprov, samt att göra ögonundersökningar för att förebygga, upptäcka och utreda rattfylleribrott. Tjänstemän vid Kustbevakningen gavs även möjlighet att ta bevisprov på den som misstänks för sjöfylleri. Tullverket och Kustbevakningen fick befogenhet att inleda förundersökning om rattfylleribrott och Kustbevakningen även om sjöfylleribrott. Tjänstemännen vid dessa myndigheter fick befogenhet att före och under en förundersökning om sådan brottslighet vidta utredningsåtgärder och använda vissa tvångsmedel. Det blev vidare möjligt att ta blodprov på en förare som varit inblandad i en trafikolycka till lands och på grund av det inte kan lämna sållningsprov, även om det saknas misstanke om trafiknykterhetsbrott. Slutligen fick personal inom såväl hälso- och sjukvården som socialtjänsten möjlighet att utan hinder av sekretess kontakta polis eller annan myndighet för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående trafiknykterhetsbrott.

Rattfylleriutredningens förslag i delbetänkandet om att införa en nedre gräns för straffansvar på 0,2 promille alkohol i blodet för sjötrafiken eller motsvarande alkoholkoncentration i utandningsluften bereddes vidare inom Regeringskansliet liksom vissa därtill anknyttande förslag. Dessa avsåg ansvaret för grovt sjöfylleri och en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss eller blodprov utan brottsmisstanke. Våren 2008 remitterades departementspromemorian Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidskepp (Ds 2008:32). I den föreslogs en ny lag om krav på behörighet för förande av vissa fritidsfartyg i syfte att öka sjötrafiksäkerheten i svenska vatten. Samtidigt remitterades frågan om den avgränsning av vilka fartyg som föreslogs omfattas av behörighetskrav är lämplig även för att avgränsa de fartyg som bör omfattas av promilleregeln. En sammanfattning av departementspromemorian finns i *bilaga 4* och promemorians lagförslag i de delar som är relevanta för denna lagrådsremiss framgår av *bilaga 5*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. En sammanställning över remissvaren finns tillgänglig i



Näringsdepartementet (N2008/3698/TR). En sammanställning över svaren i de delar som avser avgränsningens lämplighet för promilleregeln finns tillgänglig i Justitiedepartementet (Ju2006/880/L5).

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

I sammanhanget ska nämnas att regeringen i en lagrådsremiss den 8 april 2009, Luftfartens lagar, föreslagit bland annat straffbestämmelser om flygfylleri och grovt flygfylleri samt bestämmelser om möjlighet att ta alkoholutandningsprov i flygtrafiken. Lagrådet har yttrat sig över förslagen och de bereds nu vidare inom Regeringskansliet.

## 4 Gällande ordning

### 4.1 Straffansvar för sjöfylleri och grovt sjöfylleri

I sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser om sjöfylleri i 20 kap. 4 och 5 §§. I 4 § föreskrivs straffansvar för sjöfylleri av normalgraden och i 5 § föreskrivs ansvar för grovt sjöfylleri.

Enligt 4 § döms den för sjöfylleri 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 vad som därvid åligger honom eller henne.

Enligt 5 § döms för grovt sjöfylleri, om ett brott som avses i 4 § är att anse som grovt. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om någon av fyra i punkter uppräknade omständigheter föreligger. I *första punkten* anges omständigheten att gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Den *andra punkten* tar sikte på fall då gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. I *tredje punkten* anges att den uppgift som gärningsmannen har haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter. I *fjärde punkten* anges den omständigheten att framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Straffet för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt sjöfylleri fängelse i högst två år.

### 4.2 Särskilda överenskommelser för yrkessjöfarten

Sedan länge finns kollektivavtal om alkohol- och drogfrågor för i princip samtliga parter på arbetsmarknaden för yrkessjöfart med svenska fartyg. Avtalen innehåller bestämmelser om att missbruk av alkohol, dopningspreparat eller trafikfarliga läkemedel inte får förekomma samt om att

befattning med narkotika är förbjuden. Alkoholhalter överstigande vissa gränsvärden är inte tillåtna. Nolltolerans kan också gälla. Alkohol- eller drogtestar utförs när arbetsgivaren eller befälhavaren bestämmer att det ska ske. Tester genomförs vid nyanställningar, läkarundersökningar eller olycksfall. Även periodvis återkommande tester och slumpvisa tester görs.

### 4.3 Svensk jurisdiktion

Bestämmelser om svensk straffrättslig jurisdiktion finns i 2 kap. brottsbalken. För brott som har begåtts här i riket döms efter svensk lag och vid svensk domstol (2 kap. 1 §). Med uttrycket här i riket avses Sveriges landterritorium och svenskt sjöterritorium samt luftrummet däröver. I fråga om svensk lags tillämplighet och svensk domstols behörighet ska iakttas de begränsningar som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser eller, enligt vad som är särskilt föreskrivet, av överenskommer med främmande makt (2 kap. 7 §).

Av lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium framgår att det svenska sjöterritoriet omfattar inre vatten och territorialhavet. Till inre vatten räknas bland annat 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. Till territorialhavet räknas, med vissa undantag, det utanför Sveriges landområden och inre vatten belägna vattenområdet med en bredd av tolv nautiska mil (1 nautisk mil = 1 852 meter) från s.k. baslinjer, som anges i lagen om Sveriges sjöterritorium.

Regleringen bygger på FN:s havsrättskonvention, som är bindande för Sverige sedan 1996. Av konventionen framgår att kuststaten har full suveränitet över sitt inre vatten och sitt territorialhav. Enligt konventionen inskränks dock kuststatens suveränitet över territorialhavet genom principen om utländska fartygs rätt till oskadlig genomfart (artikel 17). Med genomfart avses färd genom territorialhavet i syfte att a) passera detta hav utan att inlöpa till inre vatten eller anlöpa en redd eller hamnanläggning utanför inre vatten, eller b) inlöpa till eller gå till havs från inre vatten eller anlöpa eller lämna sådan redd eller hamnanläggning (artikel 18). Genomfarten ska vara oavbruten och skyndsamt, dock med möjlighet att stoppa och ankra under vissa särskilda förhållanden. Genomfarten är oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet (artikel 19). En kuststat får anta lagar och andra författningar, i enlighet med konventionens bestämmelser och andra folkrättsliga regler, rörande oskadlig genomfart med avseende på bland annat sjösäkerhet och reglering av trafiken till sjöss (artikel 21).

### 4.4 Möjligheter för Polisen och Kustbevakningen att ingripa mot sjöfylleribrott

Av 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för t.ex. rattfylleri enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, sjö-

fylleri enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) eller annat brott på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet. Provet kallas bevisprov, eftersom det kan användas som bevis för alkoholkoncentrationen. Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum. Provet får alltid tas av en polisman. Om misstanken gäller sjöfylleri – eller rattfylleri – får provet också tas av en tjänsteman vid Kustbevakningen. En polisman får med stöd av 22 § polislagen (1984:387) stoppa fartyg för provtagning. Samma befogenhet har en kustbevakningstjänsteman.

Alkoholutandningsprov får enligt 2 § lagen om alkoholutandningsprov tas även om någon brottsmisstanke inte föreligger. Prov får tas på bland annat förare av motordrivet fordon. Ett sådant prov kallas för sållningsprov och får tas av en polisman eller, om det är fråga om att förebygga eller upptäcka rattfylleribrottslighet, bland annat av en tjänsteman vid Kustbevakningen. Samma krav gäller för sättet för provtagning som vid bevisprov. För sållningsprov gäller dessutom att prov endast får tas på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett ingripande mot honom eller henne sker. Vidare får bara användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Om ett sållningsprov indikerar att alkoholkoncentrationen överstiger gränsvärdet, kan som regel skälig misstanke om trafikolykterhetsbrott anses föreligga. Ett bevisprov kan då tas. Även en kroppsbesiktning i form av blodprovstagning kan då göras enligt bestämmelserna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Om den som är skyldig att lämna ett sållningsprov vägrar att medverka till det, får enligt 3 § lagen om alkoholutandningsprov i stället tas ett blodprov trots att förutsättningar för det inte föreligger enligt rättegångsbalken, dvs. trots att det saknas skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa. Detsamma gäller när den enskilde inte kan lämna ett sållningsprov på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka. Beslut om blodprovstagning kan fattas av bland annat Polisen, Kustbevakningen, åklagaren eller, om det är fara i dröjsmål, en polisman eller en tjänsteman vid Kustbevakningen.

Någon möjlighet att ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov eller att ta blodprov utan brottsmisstanke för att förebygga eller upptäcka sjöfylleri finns inte.

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

## 4.5 Lagstiftning om sjöfylleri i Norden

I Danmark, Norge och Finland finns liksom i Sverige straffbestämmelser om sjöfylleri.

I Danmark gäller en fast, nedre promillegräns på 0,5 för yrkessjöfarten. Promillegränsen gäller också för fritidssjöfart med fartyg som det gäller behörighetskrav för. Sådant krav gäller för fartyg med en längd på 15 meter eller mer samt för mindre fartyg med hög hastighet, t.ex. fartyg under fyra meter som kan framföras med 19 kW motsvarande cirka 25 hästkrafter. Straffansvaret träffar den som framför fartyget eller i övrigt utför arbete på fartyget i en ställning som har väsentlig betydelse för säkerheten. Promillegränsen gäller dessutom förare av vattenskotrar och liknande farkoster. Utöver promillegränsen gäller ett straffansvar då vederbörande på grund av påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel är ur stånd att utföra sin uppgift på ett helt betryggande sätt. Det ansvaret omfattar alla typer av fartyg.

I Norge gäller en fast promillegräns på 0,2 för fartyg med en längd på 15 meter eller mer. Ansvaret träffar den som framför fartyget och den som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Dessutom gäller en fast promillegräns på 0,8 för fartyg som är högst 15 meter och som antingen drivs med motor eller drivs med segel förutsatt att längden är minst 4,5 meter. Den promillegränsen gäller dessutom fartyg som är högst 15 meter och som används för passagerartransport i näringsverksamhet. Ansvaret träffar föraren och i det sistnämnda fallet även annan som utför uppgifter av väsentlig betydelse för sjösäkerheten. I Norge gäller behörighetskrav för fartyg som är över 15 meter eller 25 bruttoton.

I Finland omfattar straffansvaret den som manövrerar ett fartyg eller på ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att antingen alkoholhalten är minst 1,0 promille i blodet eller förmågan till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt. Dessutom måste omständigheterna vara sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet.

## 5 Promillegränser för sjöfylleri

### 5.1 En nedre gräns på 0,2 promille för sjöfylleri

<p><b>Regeringens förslag:</b> Straffansvaret för sjöfylleri utvidgas till att avse den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Regeln gäller fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter.</p>
---

**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens utom såvitt avser vilka fartyg som ska omfattas av straffansvaret. Utredningen har

föreslagit att från ansvaret ska undantas maskindrivet fartyg vars längd understiger sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop, segelfartyg vars längd understiger sju meter samt fartyg under rodd.

**Departementspromemorians förslag:** I promemorian har föreslagits att behörighetsbevis ska krävas för att föra fritidsfartyg. Behörighetskrav ska gälla på tre olika nivåer. Den lägsta nivån ska gälla fartyg som har installerad motordrift och vars skrov har en största längd av minst tio meter eller med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna, däribland *Åklagarmyndigheten*, *Rikspolisstyrelsen*, *Räddningsverket*, *Kustbevakningen* och *Sjöfartsverket*, har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot utredningens förslag i dess helhet. *Sjöbefälsförbundet* har ansett att en promilleregeln inte bör gälla för yrkessjöfarten, bland annat eftersom befintlig kollektivavtalsreglering om alkoholpåverkan är tillräcklig. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har däremot förespråkat att promilleregeln begränsas till yrkessjöfarten med hänvisning främst till att det saknas empiriskt belägg för att införa en sådan regel för fritidssjöfarten. *Kammarrätten i Stockholm* har framfört att en promillegräns på 0,2 för fritidssjöfarten närmast ter sig som ett nykterhetspolitiskt förslag och saknar stöd i vetenskapliga studier. *Sjösportens samarbetsdelegation* har hävdat att nuvarande lagstiftning är tillräcklig samt att förslaget bygger på felaktiga grunder och blir svårt att förankra hos allmänheten. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet* har menat att en promilleregeln för fritidssjöfarten kan vara motiverad för billiknande fartyg och situationer men inte generellt. Även *Hovrätten för Nedre Norrland* har ställt sig tveksam till en promilleregeln.

När det gäller den av utredningen föreslagna avgränsningen till vissa fartyg har många remissinstanser godtagit den. *TULL-KUST*, *IOGT-NTO*, *Motorförarnas Helykterhetsförbund* och *Tjänstemännens Centralorganisation* har dock förordat att alla fartyg ska omfattas. *IOGT-NTO* har tillagt att fartyg under rodd bör kunna undantas. *Sjöfartsverket* har ansett att alla fartyg i yrkessjöfart bör omfattas. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har anfört att avgränsningen ter sig godtyckligt bestämd då det saknas utredning om huruvida den fångar in huvuddelen av de fartyg som promilleregeln bör avse. *Kammarrätten i Stockholm* har framfört liknande synpunkter. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet* har ansett att avgränsningen är olämplig. Enligt institutet kräver förande av en mindre segeljolle ofta mer koncentration än förandet av en större och vanligtvis sävligare båt. Inte heller gränsdragningen sju meter och sju knop för motorbåtar är enligt institutet särskilt meningsfull när det är de betydligt högre billiknande farterna som motiverar regleringen. Enligt *Kalmar tingsrätt* bör, såvitt gäller fritidssjöfarten, promilleregeln inte träffa motorbåtar med en motorstyrka understigande 50 hästkrafter, segelbåtar med en längd under 15 meter och båtar som framförs under rodd. *Hovrätten för Nedre Norrland* har, i stället för ett undantag, förordat en uppräkningslista av vilka fartyg som omfattas av promilleregeln. *Rikspolisstyrelsen* har framfört att tillämpningsfrågor kan uppkomma, t.ex. om hur ett fartygs längd med säkerhet ska fastställas, men samtidigt menat att detta torde kunna hanteras i praktiken. – I frågan om den i departementspromemorian föreslagna avgräns-

ningen är lämplig för att avgränsa vilka fartyg som bör omfattas av en promilleregeln har remissinstanserna lämnat blandade synpunkter. *Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Örebro län, Justitiekanslern, Brottsförebyggande rådet* och *Sveriges advokatsamfund* har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot avgränsningen. *Institutet för sjövärd och annan transporträtt vid Stockholms universitet* har anfört att, om en promilleregeln ska införas, gränsen bör gå vid 15-knopsbåtar. *Tullverket* har anfört att avgränsningen är otillräckligt analyserad och att det därför inte går att bedöma om den är lämplig för promilleregeln. *Sjöfartsverket* har framfört att gränsen bör sättas något lägre. *Kustbevakningen, Svenska Kryssarklubben, Länsstyrelsen i Kalmar län, Vägverket, Göteborgs tingsrätt* och *IOGT-NTO* har ansett att avgränsningen är olämplig eftersom den undantar för många fartyg. *Kustbevakningen* har framfört att de mätmetoder som myndigheten använder inte anger hastigheten genom vatten.

I fråga om förslaget att promilleregeln ska gälla såväl den som framför ett fartyg som den som i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss har de flesta remissinstanser instämt i detta. Detsamma gäller förslaget att regeln inte ska begränsas till vissa vatten.

## **Skälen för regeringens förslag**

### *Skäl för en nedre promillegräns*

Alkohol och trafik hör inte ihop. Det gäller alla trafikslag, även sjötrafik. Trafiksäkerheten kräver god förmåga och gott omdöme hos den som handhar ett forskaffningsmedel. Alkohol påverkar förmågan och omdömet i trafiken negativt. Det medför i sin tur risker för trafikolyckor av olika slag. Alkohol är samtidigt en riskfaktor som är möjlig att undvika.

För exempelvis vägtrafiken gäller ett straffansvar för rattfylleri för den som för ett fordon efter att ha druckit alkohol och under eller efter färden har en alkoholkoncentration på minst 0,2 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften. Ansvar för grovt rattfylleri följer i regel vid en alkoholkoncentration på minst 1,0 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften. Promillegränsen har bestämts till 0,2 för att motverka riskbeteenden i alla grupper av förare och i olika trafiksituationer. På vägtrafikområdet har undersökningar visat att för grupper som påverkas mer av alkohol än den genomsnittlige föraren, t.ex. ungdomar, kan en riskhöjning inträda redan vid 0,3–0,4 promille och ännu tidigare när det gäller att utföra komplicerade och inte endast rutinartade uppgifter.

För sjötrafikens del gäller ett straffansvar för sjöfylleri för 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 alkoholkoncentrationen eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt. Ansvar för grovt sjöfylleri kan följa när personens alkoholkoncentration uppgår till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Den grundläggande förutsättningen att vederbörande inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt måste samtidigt vara uppfylld. Det finns alltså

inte några promillegränser för sjötrafiken som är avgörande för straffansvaret, vare sig för sjöfylleri av normalgraden eller för grovt sjöfylleri.

Frågan om det bör införas en fast, nedre promillegräns till sjöss har varit föremål för upprepad behandling i riksdagen och utretts i omgångar, senast av Rattfylleriutredningen. Enligt regeringens uppfattning kan tiden nu vara mogen för en promillegräns för sjötrafiken som motsvarar den som gäller för vägtrafiken. Det gäller förutsatt att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken kan någorlunda jämföras med vägtrafiken. De undersökningar och utgångspunkter som motiverat promillegränsen för vägtrafiken måste då kunna läggas till grund för motsvarande gräns till sjöss. Kraven på nykterhet i sjötrafiken måste alltså då ställas högre än i dag och i princip lika högt som de krav som gäller för vägtrafiken. Finns det dessutom undersökningar eller andra uppgifter om alkoholens betydelse för förmågan att framföra fartyg eller annars fullgöra viktiga uppgifter ombord utgör det ytterligare stöd för en sådan gräns.

Förhållandena i svenska vatten präglas av att både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten är omfattande och tät, åtminstone i stora delar av dessa områden. Yrkessjöfarten, som transporterar såväl passagerare som gods, har varit föremål för en markant tillväxt under ett antal år och förekommer i betydande omfattning. Det gäller både svensk och utländsk trafik. Fritidssjöfarten har ökat kraftigt under flera år. Antalet svenska fartyg som används för fritidsändamål kan uppskattas till åtminstone 750 000. Till det kommer fritidsfartyg med utländska fartyg i svenska vatten. Fritidsfartygen är dessutom generellt sett större och snabbare än tidigare. En stor mängd fartyg av olika slag trafikerar alltså de svenska vattnen. Särskilt hög är trafikintensiteten i vissa områden som allmänna farleder, skärgårdsområden, sund, hamnar och kanaler. Dessutom har restaurangverksamheten och andra nöjesetablissemang längs kusterna och i skärgårdsområdena ökat och därmed tillfällena till alkoholförtäring, inte minst i samband med fritidssjöfarten. Många sådana etablissemang ligger så till att transporterna till och från dessa sker med fritidsbåt. Allt detta innebär att det finns en påtaglig olycksrisk vid alkoholpåverkan hos den som framför ett fartyg eller annars har en viktig trafiksäkerhetsuppgift ombord. Olyckor till sjöss kan drabba både människors liv och hälsa i övrigt samt medföra skador på egendom. Även miljön kan skadas. Antalet olyckor till sjöss är visserligen förhållandevis få enligt tillgänglig statistik. Någon heltäckande olycksstatistik finns dock inte. Under senare år har det inträffat ett antal alkoholrelaterade olyckor till sjöss, ibland med dödlig utgång. Vidare ökade markant antalet ingripanden mot sjöfylleri från Kustbevakningens och Sjöpolisens sida efter att det 2003 blev möjligt att använda laser för att kontrollera fartygs hastighet. Antalet har de senaste åren legat på en relativt konstant nivå, men ett mörkertal kan antas finnas. Antalet lagföringar beträffande sjöfylleri har under senare år ökat något.

De nu beskrivna förhållandena och riskerna med alkoholpåverkan till sjöss påminner i flera viktiga avseenden så starkt om situationen i vägtrafiken att det finns skäl för att införa en nedre promillegräns på 0,2 för sjötrafiken. Ytterligare stöd för det ges av uppgifter på sjötrafikområdet om att en alkoholpåverkan på cirka 0,5 promille hos den som framför ett

fartyg medför en försämrad förmåga (se t.ex. finska Sjöfartsverkets publikationer 5/2006).

*Sjöbefälsförbundet* har ansett att det för yrkessjöfartens del är tillräckligt att arbetsmarknadens parter själva kommer överens om krav på nykterhet och att det, om kollektivavtal inte används framöver, finns en risk för att färre alkoholtester kommer att göras på besättningar. Enligt regeringens mening motiverar gärningens allvar dock en straffsanktionerad gräns för yrkessjöfarten. En sådan gräns för fritidssjöfarten bör vidare rimligen motsvaras av ett straffansvar också för yrkessjöfarten. En promilleregeln hindrar heller inte att parterna fortsatt avtalar om nykterhetskrav eller alkoholtester.

Den fråga som då måste ställas är om det finns skäl som talar mot en promillegräns och om de gör det med sådan styrka att en gräns trots allt inte bör införas.

### *Skäl mot en nedre promillegräns*

Ett skäl mot en nedre promillegräns kan vara att det finns vissa svenska vatten där trafikintensiteten är mer begränsad och därmed även de risker som är förenade med alkoholpåverkan i kombination med sjötrafik. Det är emellertid inte så att det vid framförande av fartyg i alkoholpåverkat tillstånd helt saknas risker för skador av olika slag bara därför att annan trafik saknas eller är gles. Trafiksäkerhetsaspekten gör sig alltså gällande även i sådana områden, om än i lägre grad. På liknande sätt kan det för övrigt förhålla sig på vägtrafikområdet. Vidare är dagens sjöfylleriens ansvar inte begränsat till vissa områden. En avgränsning av en promillegräns till vissa vatten har föreslagits i tidigare utredningssammanhang och förkastats av remissinstanserna med hänvisning till gränsdragningssvårigheter och bristande förutsebarhet. En sådan avgränsning ska därför undvikas. Följaktligen utgör den omständigheten att trafikintensiteten är begränsad i vissa områden inte ett bärkraftigt skäl mot en promillegräns.

Ett annat skäl som kan tala mot en nedre promillegräns är att vissa fartyg används även som bostäder under kortare eller längre tider. Det kan hävdas att det då bör vara möjligt att dricka alkohol, t.ex. i samband med måltider. Många gånger är detta också möjligt när fartyget inte samtidigt eller snart därefter ska eller behöver framföras. I övriga situationer vill regeringen peka på att det redan gäller ett straffansvar för sjöfylleri och dessutom ett allmänt krav på gott sjömanskap. Det innebär restriktioner för möjligheten att förtära alkohol för den eller de av de ombordvarande som framför eller annars fullgör en viktig trafiksäkerhetsuppgift på ett fartyg, även när fartyget används som bostad. Samtidigt finns det ett utrymme att undgå straffansvar för sjöfylleri när det är fråga om nödsituationer t.ex. till följd av hastigt förändrade väderleksförhållanden, se närmare nedan. Det förhållandet att vissa fartyg används som bostäder kan därför inte anses hindra en promillegräns.

En särskild skillnad mellan sjötrafiken och vägtrafiken är att straffansvaret i det förra fallet träffar inte endast den som framför ett fartyg utan även annan på fartyget som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten. Detta hindrar dock inte i sig en promillegräns. Det är inte heller rimligt att begränsa en promilleregeln till att avse endast den som



framför fartyget, eftersom någon annan ombord kan ha en lika viktig, eller viktigare, trafiksäkerhetsuppgift.

Slutligen kan diskuteras den omständigheten att fartyg är av mycket skiftande slag och att riskerna med alkoholpåverkan därmed kan variera med fartyget. Detta är en betydelsefull omständighet som måste beaktas. En promilleregeln kan emellertid avgränsas vad gäller de fartyg som den ska träffa. Därmed hindrar inte heller denna omständighet en promillegräns.

### *En promilleregeln med en nedre gräns på 0,2 promille införs*

Av det anförda följer att det finns skäl att se lika strängt på alkoholpåverkan i samband med sjötrafik som i vägtrafik. Det finns alltså skäl för att införa en regel med en fast, nedre gräns på 0,2 promille alkohol i blodet, motsvarande en alkoholkoncentration på 0,10 milligram per liter i utandningsluften, som gäller både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten samt samma vatten och personer som omfattas av dagens sjöfylleribestämmelser. Som berörts ovan och behandlas närmare i nästa avsnitt bör dock regeln avgränsas i fråga om vilka fartyg den ska omfatta. En promilleregeln kan antas utgöra ett effektivt medel för att motverka alkoholpåverkan i samband med sjötrafik. Som föreslås i avsnitt 6 bör regeln förenas med en möjlighet för polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. Där föreslås samtidigt en möjlighet att ta blodprov när sådana sållningsprov inte kan tas. Därmed kommer upptäcktsrisken att öka vid sjöfylleri. Vidare har polismän och kustbevakningstjänstemän redan befogenhet att stoppa fartyg och ta alkoholutandningsprov i form av bevisprov på den som misstänks för sjöfylleri. Både Polisen och Kustbevakningen kan inleda förundersökningar om sjöfylleri och polismän och kustbevakningstjänstemän har befogenheter att använda tvångsmedel och vidta andra åtgärder. Rättsväsendet kommer alltså att ha befogenheter att upptäcka, utreda och lagföra brottet.

Regeringen föreslår därför följande. Straffansvaret för sjöfylleri av normalgraden utvidgas till att avse den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Ansvar gäller både yrkessjöfart och fritidssjöfart med undantag av vissa fartyg, se nedan.

### *Vilka fartyg ska promilleregeln omfatta?*

Som regeringen redan har varit inne på bör promilleregeln avgränsas vad gäller de fartyg som den ska träffa. Regeln motiveras av trafiksäkerhetsskäl och bör därför omfatta fartyg med sådana hastighetsresurser eller av sådan storlek att det finns beaktansvärda risker med att framföra fartyget eller utföra annan väsentlig uppgift ombord i alkoholpåverkat tillstånd.

Det finns inte något givet svar på frågan hur avgränsningen bör göras. Det visar remissinstansernas synpunkter på både Rattfylleriutredningens och departementspromemorians förslag till avgränsning. Vissa har ansett

att alla fartyg ska omfattas av promilleregeln, andra har ansett att förslagen omfattar för många fartyg. Avgränsningen bör å ena sidan fånga in de fartyg där det finns påtagliga risker med att i alkoholpåverkat tillstånd framföra eller fullgöra annan viktig trafikuppgift. Å andra sidan är det viktigt att promilleregeln inte omfattar fler fartyg än vad som är nödvändigt. Vid denna avvägning och med beaktande av det blandade remissutfallet på bägge avgränsningsförslagen anser regeringen att gränsen lämpligen bör dras vid fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter. I sammanhanget bör noteras att begreppet fartyg inte definieras i sjölagen eller i straffbestämmelserna om sjöfylleribrott i lagen. Det kan behöva förtydligas att straffbestämmelserna i deras helhet omfattar alla farkoster på vatten där ett ansvar för trafikonykterhet är motiverat. Regeringen avser att överväga den frågan ytterligare.

En särskild fråga är vad som närmare avses med fartygets hastighet. Avgörande måste vara fartygets hastighetskapacitet, inte den hastighet som fartyget framförs med vid det specifika tillfället eller den hastighet som skulle kunna uppnås vid det tillfället beroende på de yttre förhållandena där och då. Ett fartyg som normalt inte kan uppnå en hastighet om 15 knop ska inte, förutsatt att dess skrov inte uppfyller storlekskriteriet, falla in under promilleregeln vid ett visst tillfälle därför att det då på grund av strömmar eller vind kan framföras med sådan hastighet. Å andra sidan ska straffansvar inte vara uteslutet i fråga om fartyg som normalt kan framföras med 15 knop bara därför att vind eller strömmar vid ett visst tillfälle gör att fartyget inte kan framföras med så hög hastighet. Eventuella svårigheter att bedöma ett fartygs hastighetskapacitet, eller storlek, torde uppkomma endast i gränsfall och får då hanteras genom utredning under förundersökningen eller rättegången.

Regeringen föreslår följaktligen att promilleregeln ska gälla fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeringen vill samtidigt understryka att den som framför ett fartyg som inte omfattas av promilleregeln ändå kan göra sig skyldig till sjöfylleri. Detsamma gäller den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten på ett sådant fartyg. Det gäller om personen då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt.

#### *Ingen särskild reglering om ansvarsfrihet vid nöd till sjöss*

En av utredningen diskuterad fråga är om promilleregeln kräver en särskild reglering om ansvarsfrihet vid nöd med hänsyn till att väderleksförhållandena kan ändra sig snabbt till sjöss. Utredningens slutsats, som remissinstanserna inte invänt mot, är att någon sådan inte behövs.

Enligt gällande allmänna bestämmelser om nöd (24 kap. 4 § brottsbalken) utgör en gärning som någon begår i nöd ett brott endast om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkats annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig. Nöd föreligger när fara hotar liv, hälsa, egendom eller något annat av rättsordningen skyddat intresse.

Bestämmelserna innebär att ansvarsfrihet kan gälla t.ex. för en gärning som någon vidtar i en akut situation till följd av oförutsett dåligt väder. Detsamma kan gälla i ett fall där gärningen vidtas när faran är nära förestående (jfr NJA II 1962 s. 357). Ansvarsfrihet på grund av nöd kan därför exempelvis råda, beroende på samtliga omständigheter i det enskilda fallet, när oförutsedda, hastigt förändrade väderleksförhållanden kräver att en alkoholpåverkad person förtöjer om sitt fartyg för att säkerställa sin egen, passagerares, fartygets eller lastens säkerhet.

De gällande bestämmelserna om nöd ger alltså ett utrymme som är tillräckligt i förhållande till den föreslagna promilleregeln för att nödsituationer ska kunna hanteras på ett rimligt sätt. Någon särskild reglering om ansvarsfrihet vid nöd till sjöss behövs därför inte.

## 5.2 Promillegränsen för grovt sjöfylleri

**Regeringens förslag:** Straffansvaret för grovt sjöfylleri utvidgas så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften förutsatt att fartyget är av sådant slag som omfattas av promilleregeln för sjöfylleri av normalgraden.

**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Endast ett fåtal remissinstanser har yttrat sig särskilt över förslaget. Dessa har ställt sig positiva.

**Skälen för regeringens förslag:** Straffansvaret för grovt sjöfylleri bygger på att dagens grundläggande förutsättningar för sjöfylleri av normalgraden är uppfyllda. Det innebär att den som framför fartyget eller i övrigt ombord fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss måste vara så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt. Därutöver ska vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt beaktas om någon av fyra uppräknade omständigheter föreligger. En sådan omständighet är att alkoholkoncentrationen uppgår till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften.

Med hänsyn till den föreslagna promilleregeln för sjöfylleri av normalgraden är det rimligt att ansvar för grovt sjöfylleri ska kunna följa i motsvarande fall när alkoholkoncentrationen är så hög som anges för det grova brottet. En sådan ordning motsvarar också vad som gäller för trafikonykterhetsbrotten på vägarna. Ett krav på att gärningsmannen i dessa fall har varit så alkoholpåverkad att han eller hon inte kunnat utföra sin uppgift betryggande bör alltså inte längre gälla.

Regeringen föreslår följaktligen att straffansvaret för grovt sjöfylleri utvidgas så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften förutsatt att fartyget är av sådant slag som omfattas av promilleregeln för sjöfylleri av normalgraden. Någon särskild lagändring behövs inte.

## 6 Befogenhet för polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss

**Regeringens förslag:** Alkoholutandningsprov i form av sållningsprov får tas på den som framför ett fartyg och på den som i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas omfattas av den nya promilleregeln. Sållningsprov får tas av en polisman och en tjänsteman vid Kustbevakningen. Om den som är skyldig att lämna ett sållningsprov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett sådant prov, får blodprov tas på honom eller henne.

**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot förslaget. *Sjösportens samarbetsdelegation* har dock ansett att det inte är motiverat eller främjande för sjösäkerheten med generella alkoholutandningsprov. Enligt delegationen är det inte bara att vinka in eller borda en båt för att utröna vem som är befälhavare och sedan låta vederbörande blåsa för att på en skala se om han eller hon är kompetent att föra båten. *Sjöbefälsförbundet* har framfört att rutinmässiga alkoholutandningsprov synes realistiska beträffande nöjesträffen men inte beträffande yrkessjöfarten.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss*

Alkoholutandningsprov i form av rutinmässiga prov, sållningsprov, får inte tas vad gäller sjötrafiken. Däremot får alkoholutandningsprov tas på den som skäligen kan misstänkas för sjöfylleribrott. Ett sådant bevisprov kan tas av både polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen, som också får stoppa fartyg för sådan provtagning och i samband med det använda våld. För provtagningen i övrigt gäller vissa särskilda bestämmelser.

Den av regeringen nu föreslagna promilleregeln innebär att ansvar för sjöfylleri ska följa så snart den som framför ett fartyg har en alkoholkoncentration på 0,2 promille i blodet motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Detsamma ska gälla den som i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Ansvar för grovt sjöfylleri ska normalt följa vid en alkoholkoncentration på minst 1,0 promille i blodet motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Något krav på att personen dessutom inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt ska alltså inte längre gälla.

För att det utvidgade straffansvaret ska bli så effektivt som möjligt bör det kombineras med en möjlighet att ta sållningsprov i de fall som omfattas av nykriminaliseringen. Rutinmässiga kontroller av trafiknykterheten är ett viktigt verktyg i arbetet med att förebygga och upptäcka trafiknykterhet. Att det finns, eller uppfattas finnas, en stor risk att ertappas

avhåller människor i allmänhet från att förena trafik och alkoholförtäring. Kontroller innebär vidare att trafikonykterhetsbrott upptäcks och att brotten avbryts genom att fortsatt färd under alkoholpåverkan förhindras. Som några remissinstanser påpekat kommer dock sållningsprov inte att kunna tas i vissa situationer. Det kan gälla t.ex. på utländska fartyg under sådan oskadlig genomfart av svenskt territorialhav som avses i FN:s havsrättskonvention, något som regeringen till skillnad mot *Sjöfartsverket* anser inte behöver regleras. Med bortseende från dessa situationer kommer alltså möjligheten att ta sållningsprov att medföra att sjöfylleri i många fall förebyggs, upptäcks och lagförs och därmed också att bidra till att kriminaliseringen blir verksam. Sållningsprov föreslås följaktligen få tas i fråga om fartyg som omfattas av promilleregeln. Eftersom proven tas utan brottsmisstanke och därmed utan närmare utredning om fartygets hastighetskapacitet eller storlek, bör de få tas redan vid antagande om att fartyget omfattas av promilleregeln.

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

Regeringen föreslår sammanfattningsvis följande. Alkoholutandningsprov i form av sållningsprov får tas på den som framför ett fartyg och på den som i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas omfattas av den nya promilleregeln. Sållningsprov får tas av en polisman och en tjänsteman vid Kustbevakningen.

### *Blodprovstagning utan misstanke om sjöfylleri*

Ett sållningsprov förutsätter att den person som provet ska tas på vill och kan medverka till det. Bestämmelserna om sållningsprov kompletteras därför av bestämmelser om en möjlighet att ta blodprov dels på den som vägrar att medverka, dels på den som inte kan lämna ett sållningsprov på grund av att han eller hon har varit inblandad i en trafikolycka. Blodprov får i dessa fall tas trots att det saknas skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa, vilket annars är en förutsättning för kroppsbesiktning enligt rättegångsbalken.

När det nu föreslås en möjlighet att ta sållningsprov på den som framför ett fartyg, med undantag för vissa fartyg, och på den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten är det naturligt att blodprov ska kunna tas på honom eller henne i motsvarande situationer. Även till sjöss kan det förutses komma att inträffa att en sådan person vägrar att medverka till sållningsprov. För att effekterna av sållningsprovsmöjligheten till sjöss inte ska utebli måste blodprov kunna tas i ett sådant fall. Det kan vidare antas komma att inträffa sjötrafikolyckor där den enskilde inte kan lämna sållningsprov på grund av fysiska eller psykiska skador orsakade av olyckan. Med hänsyn till att alkohol inte sällan är en bidragande orsak till sjötrafikolyckor är det rimligt att blodprov ska kunna tas för att frågan om sjöfylleribrott ska

kunna utredas i sådana fall. I sammanhanget måste uppmärksammas regeringsformens regler om att varje medborgare gentemot det allmänna är skyddad mot påtvingat kroppsligt ingrepp (2 kap. 6 §) och det skydd för privatlivet som uppställs i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (artikel 8). En utökad möjlighet till kroppsbesiktning i form av blodprov utan brottsmisstanke även för dessa situationer till sjöss får anses stå i rimlig proportion till vad som står att vinna med åtgärden och vara nödvändig för den allmänna säkerheten och för att förebygga brott och skydda övriga trafikanters hälsa (jfr prop. 2007/08:53 s. 44–48).

Regeringen föreslår därför att bestämmelserna om blodprovstagning ska gälla även för sjötrafikens del. Bestämmelserna kommer att gälla till följd av den föreslagna regleringen om sällningsprov. Någon särskild lagändring behövs alltså inte.

## 7 Ikraftträdande

Lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. De föreslås därför träda i kraft den 1 juni 2010. Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte.

## 8 Ekonomiska konsekvenser

### *Polisen, Kustbevakningen, sjukvården och Rättsmedicinalverket*

Förslagen i avsnitt 6 innebär att polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen får en ny arbetsuppgift, att utföra alkoholutandningsprov i form av sällningsprov till sjöss. Dessutom följer att blodprov får tas på den som är skyldig att lämna sällningsprov, om personen i fråga vägrar att medverka till provet eller inte kan lämna ett sådant prov på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka.

Sjöpolisen och Kustbevakningen arbetar redan med att förebygga, upptäcka och utreda sjöfylleribrott. Kustbevakningen och dess tjänstemän har sedan den 1 juli 2008 samma möjligheter som Polisen och polismän att ta alkoholutandningsprov i form av bevisprov till sjöss, ta såväl bevisprov som sällningsprov på fordonsförare samt inleda och bedriva förundersökning om sjöfylleribrott och därvid använda tvångsmedel. När dessa möjligheter infördes tillfördes Kustbevakningen ett engångsbelopp om 800 000 kr från rättsväsendets anslag.

För att kunna utföra den nya uppgiften behöver Kustbevakningen provtagningsinstrument på alla sina fartyg. Myndigheten måste införskaffa instrument för sällningsprov och även instrument för bevisprov (evidenzer) med tillhörande mjukvara. Detta kommer att medföra vissa marginella kostnader för Kustbevakningen, vilka dock inte torde vara större än att de ryms inom de ekonomiska ramarna för statsbudgeten. Arbetsuppgiften är tänkt att utföras av Kustbevakningens befintliga personal. Ut-

bildning för personalen är redan planerad. Förslaget kan även få till följd att Kustbevakningen kommer att inleda fler förundersökningar om sjöfylleribrott, se även avsnitt 5, och i anslutning därtill använda tvångsmedel. Detta bör dock kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Även för Polisens del är den nya uppgiften tänkt att utföras av polismän inom befintlig organisation. Förslaget kan få till följd att Polisen kommer att inleda fler förundersökningar om sjöfylleribrott, se även avsnitt 5, och i anslutning därtill använda tvångsmedel. De ökade kostnaderna för Polisen är inte större än att de kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Förslaget kan komma att medföra ytterligare blodprov hos sjukvården. En ökning blir dock sannolikt högst marginell. Likaså kan andelen ärenden hos Rättsmedicinalverket för analys komma att öka marginellt. Eventuella ökade kostnader kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

### *Åklagarmyndigheten, domstolarna, Kriminalvården och länsstyrelserna*

Förslagen i avsnitt 5 innebär att det införs en fast, nedre gräns om 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften för sjöfylleri av normalgraden samt att ett brott normalt är att bedöma som grovt sjöfylleri om den tilltalade haft en alkoholhalt om 1,0 promille i blodet motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Med en nedre promillegräns är det troligt att antalet ärenden och mål om sjöfylleri hos Åklagarmyndigheten respektive domstolarna kommer att öka något. Även antalet lagföringar för grovt sjöfylleri kan öka något. De aktuella ärendena och målen kommer dock i normalfallet inte att vara särskilt komplicerade, bland annat eftersom bevisprov eller blodprov kommer att användas som bevismedel.

Även Kriminalvården kan komma att påverkas i någon mån. Grovt sjöfylleri leder normalt till fängelse eller till med fängelse alternativa påföljder medan straffet för sjöfylleri av normalgraden som regel är böter.

En ökning av antalet personer som döms för sjöfyllerbrott kan få konsekvenser även för länsstyrelserna och de allmänna förvaltningsdomstolarna, eftersom antalet körkortsmål kan komma att öka med anledning av att körkortsingripanden kan följa på brotten.

Regeringen bedömer sammantaget att eventuella ökade kostnader för de berörda myndigheterna till följd av förslagen inte är större än att de kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

## 9 Författningskommentar

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

#### 2 §

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på

1. förare av motordrivet fordon, om inte fordonet är avsett att föras av gående,

2. förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg samt

3. den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).

Bestämmelserna i 1 § andra–fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där personen kontrolleras eller ett ingripande mot honom eller henne sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov som enligt denna paragraf får tas på förare av motordrivet fordon får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Om den undersökte begär det ska protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

Paragrafen innehåller bestämmelser om alkoholutandningsprov i form av sållningsprov. Genom ändringen har det införts en möjlighet att ta sållningsprov till sjöss. Dessutom har redaktionella ändringar och förtydliganden gjorts. Ändringen har behandlats i avsnitt 6.

I *första stycket* har i punkter angetts i vilka fall sållningsprov får tas. Punkterna 1 och 2 innebär inte några ändringar i sak. Innehållet i punkten 3 är däremot nytt. Enligt punkten får sållningsprov tas på den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009). Av bestämmelsen i sjölagen följer ett straffansvar för sjöfylleri med en nedre promillegräns eller motsvarande alkoholkoncentration i utandningsluften som omfattar fartyg som uppfyller visst hastighets- eller storlekskriterium. Sållningsprov får alltså tas redan vid antagande om att fartyget är av det slaget. En bedömningsmån finns, eftersom proven tas utan närmare utredning om fartygets hastighetskapacitet eller storlek och det därför inte alltid vid provtagningstillfället säkert kan avgöras om fartyget omfattas av promilleregeln. Även om det inte är möjligt att ta sållningsprov kan, om det finns skäligen misstanke om sjöfylleri enligt andra stycket i samma paragraf, bevisprov tas.

Av *andra stycket* följer genom hänvisningarna till 1 § att sållningsprov till sjöss får tas av en polisman och en tjänsteman vid Kustbevakningen. Dessutom följer en befogenhet för en kustbevakningstjänsteman att stoppa fartyg för sållningsprov. En polisman befogenhet att stoppa fartyg framgår av 22 § polislagen (1984:387). Att våld kan användas följer av 10 och 29 §§ polislagen. Genom hänvisningarna och av andra och tredje meningarna i andra stycket i förevarande paragraf följer vidare hur sållningsprov ska tas.

Enligt 3 § får blodprov i två olika situationer tas på den som är skyldig att lämna ett alkoholutandningsprov enligt 2 § även om det inte finns förutsättningar för sådan kroppsbesiktning enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken. Den ena situationen gäller när den enskilde vägrar att medverka till ett sållningsprov. Den andra avser fall då den enskilde inte kan lämna ett sådant prov på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka och ådragit sig fysiska eller psykiska skador. Dessa bestämmelser gäller även den nya kategori som omfattas av 2 §.



Av 1 § följer att bevisprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen, dvs. både sjöfylleri enligt promilleregeln i paragrafens första stycke och sjöfylleri enligt bestämmelserna i paragrafens andra stycke.

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

### 20 kap.

#### 4 §

Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften, döms för *sjöfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

För sjöfylleri döms också 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 kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt.

Paragrafen innehåller bestämmelser om straffansvar för sjöfylleri. Den har ändrats genom att ansvaret har utvidgats. Dessutom har redaktionella och språkliga ändringar gjorts. Ändringen har behandlats i avsnitt 5.1.

I *första stycket* har införts en ny huvudregel om ansvar för den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Huvudregeln omfattar fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeln omfattar såväl yrkessjöfart som fritidssjöfart.

Fartyget måste alltså uppfylla antingen hastighetskriteriet eller storlekskriteriet. Ibland kan båda kriterierna vara uppfyllda. Hastighetskriteriet innebär för det första att fartyget ska ha en installerad motor, som antingen är inbyggd i själva fartygskonstruktionen eller anbringad separat på fartyget. Fartyget behöver dock inte ha drivits med motorn vid det aktuella tillfället. För det andra ska fartyget med motordriften kunna framföras med en hastighet om minst 15 knop. Det är hastighetskapaciteten som avses, dvs. hastigheten på blankvatten utan hänsyn till påverkan av strömmar eller vind. Avgörande är alltså inte den hastighet som fartyget framförs med vid det specifika tillfället eller den hastighet som skulle kunna uppnås vid det tillfället beroende på de yttre förhållandena där och då. När det gäller segelbåtar som har motordrift ska hastighetskriteriet förstås på samma sätt och bedömningen alltså ske utifrån segelbåtens hastighetsresurser när den förs utan segel. Segelbåtar eller andra fartyg utan installerad motor omfattas av promilleregeln om de har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Med skrovets största längd avses

skrovets största längd över allt, utan hänsynstagande till t.ex. bogspröt och roder.

Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Det innebär att normalstraffet bör vara böter.

Det nya *andra stycket* innehåller den bestämmelse om ansvar för sjöfylleri som tidigare fanns i paragrafens dåvarande enda stycke. Bestämmelsen har inte ändrats i sak. Ansvar enligt andra stycket kan komma i fråga t.ex. när huvudregeln i första stycket inte gäller på grund av att fartyget inte är av sådant slag som avses i det stycket.

## 5 §

Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, döms för *grovt sjöfylleri* till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra har 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.

I paragrafen föreskrivs straffansvar för grovt sjöfylleri. Den har ändrats språkligt. Genom det utvidgade straffansvaret i 4 § har den samtidigt ändrats i sak. Ändringen har behandlats i avsnitt 5.2.

Av hänvisningen till 4 § och punkten 1 i förevarande paragraf följer att i fall som omfattas av den nya huvudregeln i 4 § första stycket ska brottet normalt bedömas som grovt när gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften. I sådant fall gäller alltså inte ett krav på att gärningsmannen varit så alkoholpåverkad att han eller hon inte kunnat utföra sin uppgift ombord på ett betryggande sätt. I undantagsfall kan det dock vara så att brottet trots en alkoholkoncentration på minst 1,0 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften inte bör bedömas som grovt. En helhetsbedömning av samtliga omständigheter i det enskilda fallet får göras. En omständighet som kan ha betydelse är om situationen varit sådan att nöd inte kan åberopas men förhållandena ändå varit nödliknande. Andra förhållanden som kan vara relevanta är hur omfattande trafikuppgifter den enskilde haft och hur trafiksituationen varit. Å andra sidan kan ett brott vara att anse som grovt även om alkoholkoncentrationen inte varit så hög som anges i punkten 1 men omständigheterna exempelvis varit sådana som anges i punkten 3.

Straffet för grovt sjöfylleri är fängelse i högst två år.

## Sammanfattning av delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12)

Sjöfylleribrottet ska liksom i dag vara indelat i två grader, sjöfylleri och grovt sjöfylleri.

När det gäller normalgraden av sjöfylleri föreslår utredningen att en nedre promillegräns om 0,2 promille införs i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009). Från den nedre promillegränsen undantas den som framför eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten på maskindrivet fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop, på segelfartyg med en längd under sju meter samt på fartyg under rodd.

Den nedre promillegränsen ska, liksom övriga regler om sjöfylleri, tillämpas i samtliga farvatten och såväl på den som framför ett fartyg som på den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Den nya regeln ska i lagtexten placeras före den nuvarande regeln. Den nuvarande regeln blir då tillämplig dels då det inte finns någon bevisning om alkoholhalten, dels då någon varit påverkad av annat medel än alkohol, dels på de fartyg som undantagits från den nedre promillegränsen.

Som en logisk följd av utredningens förslag om att införa en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt, föreslår utredningen att en direkt tillämplig 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 eller hon inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom eller henne utan den uppmätta alkoholkoncentrationen blir direkt avgörande för om straffansvar för grovt brott kan följa. En sådan ordning har många praktiska fördelar bland annat 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 ska nuvarande bestämmelser i fråga om grovt sjöfylleri gälla oförändrade.

Polisman och kustbevakningstjänsteman ska 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 ska inte genomföras i de fall det är uppenbart att fartygets storlek eller karaktär utesluter en tillämpning av promillereglerna.

Kustbevakningstjänsteman ska 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).

## 1. Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Provet enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

*Föreslagen lydelse*

## 2 §

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt på den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.*

Provet enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående eller, på den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss i de fall det är uppenbart att fartyget inte omfattas av bestämmelserna i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).

Bestämmelserna i 1 § andra stycket skall tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att provet får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisinslagande mot föraren sker. För provet får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Om den undersökte begär det skall protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

Härigenom föreskrivs att 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**20 kap.**

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.

Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss *efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften* döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

*För sjöfylleri enligt första stycket döms också 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 eller hon inte kan utföra vad som åligger honom på ett betryggande sätt.*

*Första stycket gäller inte på maskindrivet fartyg vars längd understiger sju meter och vars maximifart ej överstiger sju knop eller på segelfartyg vars längd understiger sju meter eller fartyg under rodd.*

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,

Är ett brott som avses i 4 § *första eller andra stycket* 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.

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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## Förteckning över remissinstanser (SOU 2006:12)

Efter remiss av delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) har yttrande lämnats av Riksdagens ombudsmän, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Kalmar tingsrätt, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Örebro län, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kriminalvården, Brottsförebyggande rådet, Brottsoffermyndigheten, Rättsmedicinalverket, Statens kriminaltekniska laboratorium, Försvarsmakten, Räddningsverket, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Socialstyrelsen, Läkeemedelsverket, Statens folkhälsoinstitut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Sveriges läkarförbund, Vårdförbundet, Akademikerförbundet SSR, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sveriges försäkringsförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, Tjänstemännens centralorganisation, Landsorganisationen i Sverige, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Redareförening, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg, Svensk Trafikmedicinsk Förening, Polisförbundet, TULL-KUST, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet, SEKO sjöfolk, Brottsofferjourernas Riksförbund, IOGT-NTO, Provita AB, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Sjösportens Samarbetsdelegation och Sjöfartens Arbetsgivareförbund.

Kriminologiska institutionen vid Stockholms universitet, Sveriges kommuner och landsting, Svensk sjuksköterskeförening och Sveriges Akademikers Centralorganisation har avstått från att lämna synpunkter.

Föreningen Sveriges Socialchefer, Sveriges Kommunaltjänstemannaförbund, Svenskt Näringsliv, Sjöassuradörernas Förening, Nämnden för båtlivsutbildning, Sjöräddningssällskapet, Svenska Läkaresällskapet, Samverkan Mot Alkohol och Rus i Trafiken, Mothers Against Drunk Driving, Föreningen Skyddsvärnet, Sveriges Frivårdsförening, Kungliga Svenska Segel Sällskapet samt Lotsförbundet har inte inkommit med yttrande.

## Sammanfattning av departementspromemorian Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32)

I promemorian lämnas förslag om att införa en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. Lagens övergripande syfte är att öka sjötrafiksäkerheten i svenska farvatten genom att göra en nautisk utbildning obligatorisk för den som för ett fartyg som omfattas av lagen.

Det huvudsakliga förslaget är att det införs krav på behörighetsbevis för att få föra sådana fartyg som uppfyller vissa storleks- och hastighetskriterier. Förslaget tar sikte på fritidssjöfarten och innehåller förslag på storleks- och hastighetskriterier. Det föreslås att tre olika behörighetsbevis införs, nämligen behörighetsbevis för fritidsbåt, fritidsskepp och fritidsfartyg för hög hastighet. Detta eftersom fritidssjöfarten består av fartyg av olika slag som ställer olika slags krav. För att få ett eller flera av behörighetsbevisen uppställs krav på att man genomgått föreskriven utbildning och avlagt kunskapsprov. I promemorian lämnas också förslag till straffbestämmelser knutna till kravet på behörighetsbevis och bestämmelser om hur efterlevnaden av dessa straffbestämmelser ska övervakas. Frågor om registrering av behörighetsbevisen behandlas också.

I promemorian lämnas slutligen också förslag till en till lagen anslutande förordning. I denna förordning regleras t.ex. hur de tidigare frivilliga nautiska utbildningar som redan finns övergångsvis ska kunna föras över till den nya lagens system. Sjöfartsverket, numera Transportstyrelsen, ges det huvudsakliga ansvaret för den närmare hanteringen av denna och en del andra frågor som uppkommer genom den föreslagna lagen och dess anslutande förordning.



## Förslag till lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp

Härigenom föreskrivs följande.

### Allmänna bestämmelser

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att föra vissa fartyg, och
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen behörighetsbevis för fritidsbåt, behörighetsbevis för fritidsskepp och behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet.

Denna lag tillämpas inte på fartyg i sådan yrkesmässig sjöfart som omfattas av krav på fastställd säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364).

**2 §** Med fartyg avses i denna lag varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet.

**3 §** Denna lag är tillämplig på fartyg som har installerad motordrift och

1. vars skrov har en största längd av minst 10 meter eller som med motordrift kan framföras med en hastighet genom vatten om minst 15 knop (fritidsbåt),
2. vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter (fritidsskepp), eller
3. som med motordrift kan framföras med en hastighet genom vatten om minst 30 knop oavsett storlek (fritidsfartyg för hög hastighet).

Efter remiss av departementspromemorian Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32) har yttrande lämnats av Riksdagens ombudsmän, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Göteborgs tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Örebro län, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kriminalvården, Brottsförebyggande rådet, Försvarmakten, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Tullverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Institutet för Sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Naturvårdsverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges advokatsamfund, Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg, Sveriges Fartygsbefälsförening, IOGT-NTO, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Båtlivsutbildarna i Sverige och Sweboat.

Sjösportens samarbetsdelegation har inte kunnat enas om ett enhetligt svar, varför varje båtororganisation svarar för sig. Detta, i sin tur, har inneburit att Nämnden för båtlivsutveckling inte kunnat lämna in ett eget svar.

Utöver remissinstanserna har även Gryts Skärgårdsförening, Mälarhöjdens Båtklubb, Skärgårdarnas Riksförbund, Langbeck Racing HB, Svenska Racerbåtförbundet och Linda Lindenau lämnat yttranden.

Statens haverikommission, Sjöräddningssällskapet, Sjöbefälsförbundet, SEKO sjöfolk och Transportstyrelseutredningen N 2007:05 har inte inkommit med yttrande.