



Högsta domstolen
Box 2066
103 12 Stockholm

Klagande

Riksåklagaren
Box 5553
114 85 Stockholm

Motpart

JE

Saken

Sjöfylleri

Överklagat avgörande

Hovrätten över Skåne och Blekinge, avd. 1, dom den 8 mars 2011 i mål
B 2465-10

Yrkande

Jag yrkar att Högsta domstolen bestämmer antalet dagsböter till 80.

Bakgrund

Lagändringar den 1 juni 2010

Genom en lagändring som trädde i kraft den 1 juni 2010 utvidgades straffansvaret för sjöfylleri (prop. 2009/10:76, bet. 2009/10:CU14, rskr. 2009/10:238, SFS 2010:297). Det infördes då i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009) en ny huvudregel om ansvar för den som framför ett fartyg 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.

Före lagändringen gällde att straffansvar inträdde för den som framförde ett fartyg och då var så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kunde antas att han eller hon inte kunde utföra sin uppgift på ett betryggande sätt.

I propositionen anförde regeringen att frågan om det borde införas en fast, nedre promillegräns till sjöss hade varit föremål för upprepad behandling i riksdagen och utretts i omgångar (s. 15). Enligt regeringen kunde tiden nu vara mogen för en promillegräns för sjötrafiken som motsvarade den som gällde för vägtrafiken. En förutsättning var dock att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken någorlunda kunde jämföras med vägtrafiken. Efter att ha vägt skäl för och emot en promillegräns fann regeringen att det var befogat att se lika strängt på alkoholpåverkan i samband med sjötrafik som i vägtrafik (s. 17). Därför föreslogs en promillegräns även för sjötrafiken.

Genom samma lagstiftningsärende infördes också en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på sådana personer och fartyg som omfattas av den nya promilleregeln. Sållningsprov får tas av en polisman och en tjänsteman vid Kustbevakningen. Denna ändring i 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov innebar enligt regeringen att upptäcktsrisken skulle komma att öka vid sjöfylleri (s. 17). Om den som är skyldig att lämna ett sållningsprov vägrar eller inte kan lämna ett sådant prov får i stället blodprov tas.

Åtalet och underrätternas bedömningar

I målet har väckts åtal mot JE för sjöfylleri - begånget efter lagändringen - enligt följande gärningsbeskrivning.

JE har den 19 juni 2010 fört segelbåt av modell Linjett 37 från Tjärö till Angelskog hamn i Ronneby. JE har efter färden haft en alkoholkoncentration i utandningsluften om 0,33 milligram per liter.

Tingsrätten avgjorde målet utan huvudförhandling och anförde att JE hade erkänt gärningen under förundersökningen. Erkännandet vann enligt tingsrätten stöd av det åberopade analysbeskedet. Gärningen var därmed styrkt och påföljden bestämdes utan någon närmare motivering till 80 dagsböter.

JE var inte nöjd med tingsrättens dom, utan överklagade med yrkande att bötesstraffet skulle sättas ned. Hovrätten meddelade tillstånd till målets prövning och ändrade tingsrättens domslut på så sätt att antalet dagsböter bestämdes till 50.

Hovrätten konstaterade att det av tingsrätten bestämda bötesstraffet överensstämde med vad som normalt ådöms någon som gör sig skyldig till rattfylleri med bil efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholhalten i förarens blod motsvarade den i målet aktuella. Hovrätten uttalade här efter att faran vid onykterhet till sjöss i allmänhet får anses vara något lägre än vid onykterhet i vägtrafiken. Vid sidan av den uppmätta alkoholkoncentrationen hade det enligt hovrätten inte framkommit några särskilda försvärande eller

förmildrande omständigheter som påverkade straffvärdet. Straffvärdet var därför något lägre än vad tingsrätten hade funnit.

Utvecklingscentrum Malmö och rättsutvecklingsplanen

Utvecklingscentrum Malmö svarar inom Åklagarmyndigheten för den samlade kunskapen om trafikbrott. Vid utvecklingscentrumets bevakning av trafikbrottsavgöranden har den nu aktuella hovrättsdomen uppmärksamats. Vice överåklagaren Göran Hellstrand vid utvecklingscentrumet har hemställt att hovrättens dom överklagas i påföljdsdelen. Han har i en skrivelse utvecklat skälen för ett överklagande.

I Åklagarmyndighetens rättsutvecklingsplan för verksamhetsåret 2011 tas sjöfylleri upp som ett område där praxisutvecklingen bör bevakas. Där anges att förarbetena till den nämnda lagändringen inte ger någon vägledning när det gäller straffmätningen. Vidare anförs att rattfylleribrottet har samma promillegräns som sjöfylleri och att påföljden för rattfylleri i normalfallet bestäms utifrån hur hög promillehalt den tilltalade haft.

Med hänsyn till det anförda har jag beslutat att överklaga hovrättsdomen.

Grunden för mitt överklagande

Enligt min mening ska samma principer för straffmätningen gälla vid sjöfylleri som vid rattfylleri. Därför ska hovrättens domslut ändras på så sätt att antalet dagsböter, i enlighet med tingsrättens domslut, bestäms till 80. Skälen för min ståndpunkt utvecklas i det följande.

Utveckling av grunden, m.m.

Justering av gärningsbeskrivningen

JE har ostridigt gjort sig skyldig till sjöfylleri enligt 20 kap. 4 § första stycket sjölagen. I syfte att förtydliga vad som läggs JE till last vill jag ändå justera gärningsbeskrivningen enligt nedan. Det är alltså inte fråga om en justering av gärningsbeskrivningen till den tilltalades nackdel.

JE har den 19 juni 2010 fört en segelbåt av modell Linjett 37, vars skrov hade en största längd av minst tio meter, från Tjärö till Angelskog hamn i Ronneby, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i utandningsluften under eller efter färden uppgått till 0,33 milligram per liter.

Bedömning av straffvärdet

Straffet för sjöfylleri är, liksom för rattfylleri, böter eller fängelse i högst sex månader. Alltså har de båda brottstyperna samma s.k. abstrakta straffvärde.

Enligt författningskommentaren till sjöfylleribestämmelsen innebär straffskalan att normalstraffet bör vara böter (a. prop. s. 26). Även för rattfylleri är naturligtvis normalstraffet böter.

Den grundläggande bestämmelsen för bedömningen av brottens (konkreta) straffvärde återfinns i 29 kap. 1 § brottsbalken. I paragrafens första stycke anges att straff ska, med beaktande av intresset av en enhetlig rättstillämpning, bestämmas inom ramen för den tillämpliga straffskalan efter brottets straffvärde. Vilka faktorer som ska beaktas vid bedömningen av straffvärdet regleras i andra stycket. Där sägs att bl.a. den fara som gärningen inneburit ska beaktas. Vid bedömningen av straffvärdet ska hänsyn även tas till försvårande respektive förmildrande omständigheter (29 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken).

Enligt förarbetena till brottsbalken innebär intresset av en enhetlig behandling att domstolarna vid sin bedömning av straffvärdet ska utgå från den allmänna värdering som lagstiftningen ger uttryck för samt i övrigt anpassa sig till de principer som har utvecklats genom rättspraxis (prop. 1987/88:120 s. 78). I detta ligger att domstolarna bör vara lojala mot lagstiftarens intentioner och att de inte ska ägna sig åt att i detalj avvika från fast praxis utan mycket goda skäl (Jareborg m.fl., Straffrättens påföljdslära, 3 u. 2010, s. 124). I doktrin har också understrukits vikten av att domstolarna över hela linjen strävar efter att rättstillämpningen blir enhetlig och att lika fall behandlas lika (Borgeke, Att bestämma påföljd för brott, 2008, s. 118).

Utvecklingscentrum Malmö har beträffande påföljdspraxis efter lagändringen hänvisat till två hovrättsavgöranden: ett från Hovrätten för Västra Sverige som har refererats i Rättsfall från hovrätterna (RH 2010:73) och ett från Svea hovrätt den 22 december 2010 i mål B 8871-10 (se bilaga 1). Båda avgörandena är meddelade innan den nu överklagade domen från Hovrätten över Skåne och Blekinge. Det som förenar de båda tidigare hovrättsavgörandena är att domstolarna funnit att samma principer för att bestämma brottets straffvärde bör tillämpas för sjöfylleri som för rattfylleri.

För rattfylleri gäller en fast praxis som bildats genom Åklagarmyndighetens strafförelägganden (se Martin Borgeke m.fl., Påföljdspraxis, 4 u. 2009, s. 529 ö). Denna praxis framgår av promemorian Strafföreläggande i bötesmål (RÅPM 2003:2, se bilaga 2) som innehåller en sammanställning av tillämpade påföljder för brott som lagförs genom strafföreläggande, däribland rattfylleri vid förande av bil och motorcykel (s. 11). Sammanställningen för rattfylleri grundar sig på den uppmätta alkoholkoncentrationen i antingen blodet eller i utandningsluften. Den påföljd som anges i sammanställningen avser en gärning som kan betecknas som ett normalfall och som bör lagföras genom strafföreläggande. Om det föreligger försvårande eller förmildrande omständigheter bör straffvärdet bestämmas utifrån dessa omständigheter med avvikelse från vad

som anges i sammanställningen. Sammanställningen distribueras för att underlätta för åklagare att nå en enhetlig rättstillämpning.

Enligt min mening står det klart att den uppmätta alkoholkoncentrationen i antingen blodet eller i utandningsluften betyder mycket vid bedömningen av straffvärdet för trafikonykterhetsbrott. Föreligger inga särskilda, anmärkningsvärda förhållanden kring brottet är det naturligt att låta alkoholkoncentrationen få avgörande betydelse. I förevarande fall har hovrätten funnit att det inte förelegat några särskilda försvårande eller förmildrande omständigheter vid sidan av den uppmätta alkoholkoncentrationen. Jag delar denna bedömning.

Som framgått ovan har regeringen i det aktuella lagstiftningsärendet uttalat att det är befogat att se lika strängt på alkoholpåverkan i samband med sjötrafik som i vägtrafik. Som framgår av hänvisningarna i RH 2010:73 har det även i tidigare lagstiftningsärenden anförts bl.a. att grundsynen på olika trafiknykterhetsbrott bör vara densamma oavsett om brotten begås till lands eller till sjöss. Med hänsyn till det anförda delar jag inte hovrättens bedömning att faran vid onykterhet till sjöss i allmänhet skulle vara lägre än vid onykterhet i vägtrafiken. Det är därför inte befogat att göra någon principiell åtskillnad mellan sjöfylleri och rattfylleri vid straffmätningen.

Utvecklingscentrum Malmö har härtill påtalat att sjöfylleribrottets karaktär av mängdbrott har förstärkts genom de beskrivna lagändringarna. Det finns därför ett behov av att ärendena hanteras på ett enhetligt, effektivt och rättssäkert sätt. I sammanhanget kan nämnas att även regeringen, enligt förarbetena till lagändringarna, har utgått från att upptäcktsrisken kommer att öka.

Med hänsyn till det anförda bör mitt ändringsyrkande bifallas.

Skälen för prövningstillstånd

Det överklagade hovrättsavgörandet avviker från den tidigare praxis som har tillkommit efter det att straffansvaret för sjöfylleri utvidgades. Detta innebär särskilda problem eftersom antalet anmälda sjöfylleribrott på grund av lagändringarna kan antas öka. Eftersom praxis efter den nu aktuella hovrättsdomen inte längre kan anses som enhetlig kan åklagarna fortsättningsvis bli tvungna att väcka åtal i fall där förutsättningar för utfärdande av strafföreläggande annars hade förelegat. Därför anser jag att det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen.

Bevisning, m.m.

Jag åberopar ingen bevisning. Målet kan enligt min mening avgöras utan huvudförhandling.

Anders Perklev

Daniel Thorsell

Kopia till:
Utvecklingscentrum Malmö
Åklagarkammaren i Karlskrona (AM-118611-10)