



Båtfolkets 12 punkter om 0.2 %o regeln till sjöss - den enda i världen!

Motståndet mot denna lag bygger i huvudsak på två fundament:

1. Lagen innebär en obefogad inskränkning och kriminalisering av ansvarsfulla, ofarliga fritidsbåtsägare och deras livsval. Det handlar inte om att få "supa" på sjön!
2. Att lagar gällande oss medborgare skall stiftas på saklig grund och inte i onödan detaljreglera över hur vi lever våra liv. Tolerans så länge andra inte utsätts för olägenhet eller kostnader!

Lagen saknar helt proportioner och berör mer än 400 000 båtägare samt familjemedlemmar/besättning. Vi är övertygade om att denna typ av meningslösa "signal" och morallagar undergräver respekten för lagstiftaren och politiker generellt. I förlängningen så fördummar den även medborgarna.

0.2%o infördes 2010 med tyckande som grund. På tvärs mot vetenskap och expertis. En drakonisk förmyndarlag

- Nykterhetsorganisationernas allierade i regering och riksdag hade försökt få till en sänkning av promillehalten i många år. Vid varje remissrunda sågades lagförslagen av de tunga remissinstanserna eftersom förslagen inte var baserade på vetenskap och satte flera rättsprinciper i gungning. Lagen klubbades till slut igenom i form av en kompromiss inom alliansen - utan slutlig remissrunda.
- Man är inte "full" vid 0.2%o. Det är inte en farlig "strömbrytare" som slås på då. Det finns t ex ingen som kan påvisa att sänkningen från 0,5 till 0,2 promille på våra vägar haft någon effekt i sig. Än mindre vad gäller sjölivet där fjärdarna är stora och hastigheterna betydligt lägre.
- Motivet sades vara ökad sjösäkerhet men eftersom ingen med rationella argument kan försvara lagen är det enda man kan sikta in sig på är att den är en "signal-lag", "normativ lag" eller alkoholpolitiskt betingad lag. D.v.s. en moral-lag där våra folkvalda har för avsikt att uppfostra sina väljare. Allt kryddat med förenklade floskler som "alkohol och båtkörning hör inte ihop" Vi frågar oss varför just det skötsamma båtfolket skall utsättas för dessa inskränkningar?

Orimligt att jämställa risker i vägtrafiken med fritidsbåtar

- Sunt förnuft säger att det inte är samma risker. På 7-11 meter smala vägar möts man oavbrutet och nära i en relativ fart mellan 60 till 180 km/tim. På vattnet finns inga fotgängare, cyklar och barnvagnar. Det är stora fria ytor. På en båt kan man släppa roder och ratt så länge man har uppsikt. I en bil krävs det ständig fokusering. Bil kräver omfattande övning, teori och uppkörning för körkort. För båt krävs intresse och det är bevisligen få olyckor utan behov av "körkort". Bil är därtill i huvudsak transport. Fritidsbåt är i huvudsak rekreation - det är frågan om sjöliv. Högsta Domstolen har slagit fast att det inte är samma risker. Internationell forskning säger samma sak

Fanns inget behov. Sjöliv är säkert och har stadigt bättre i mer än 30 år

- Statistiken är tydlig. Antal förolyckade har minskat under en lång tid och båtliv är per spenderad timme bland det säkrare man kan ägna sig åt
- Vår tidigare ansvarslag med ett absolut tak på 1 %o var fullt tillräcklig. Med den utökade nivån på övervakning som infördes 2010 samt rätten att stoppa båtar vid en lägre grad av misstanke kan i sig säkert ha en viss positiv betydelse för att kunna "fånga in" olämpliga båtförare

Det är ytterst få eller inga alkoholrelaterade olyckor under 1%o

- Professor i Sjörätt Hugo Tiberg har publicerat en djupanalys från mer än 20 års sjöfylleridomar "Marine Intoxication in Swedish case law" som visar att i de fall olyckor skett som går att relatera till alkohol så är det nästan uteslutande frågan om halter över 1%o. Denna slutsats stöds av ytterligare uppföljning samt forskning om alkohol och reellt riskbeteende.

Det finns inga belägg för att lagen verkar preventivt. De som nonchalerar lagen gör det oavsett promillegräns

- När man i Sverige 1990 sänkte från 0,5 till 0,2 promille för vägtrafiken kunde man i utvärderingar inte finna någon effekt vad gäller säkerheten. Leif GW Persson konstaterade redan innan lagen infördes i en utfrågning: Jag vill understryka en sak. Det här problemet som vi diskuterar nu, alltså alkoholrelaterade trafikolyckor, vållas inte av vanligt folk som dricker en eller två öl utan de orsakas av ovanligt folk som ger fullständigt faderullingen i den lagstiftning vi redan har... Kort sagt, de som struntar i lagar "super" vare sig de kör bil eller tar båten oavsett gränsdragningar.

Övervakningen kostar massor av skattepengar för strunt.

- Kustbevakningen har lagt ner mycket resurser på övervakning av 0.2 lagen. Delvis för att rättfärdiga sin existens efter att deras huvuduppgift försvann med

Schengenavtalet. I övervakningen har KBV's huvudbåt kompletterats med pistolbeväpnad personal på snabb motorbåt o/e vattenskoter. Kritiken över hur detta iscensatts har varit stor bland båtfolk och i media. Fle- ra har upplevt bevakningen som närmast trakasserande. Många tillskriver lagen och dess överdrivna över- vakning att båtlivet minskat rent allmänt och kvällstid i synnerhet. Det är ingen slump att sakkunniga anser att KBV bör läggas ner som myndighet och att ansvar och resurser skall fördelas på bl.a. Polis och Marinen

Tär på domstolsresurser för bagateller. Det finns riktiga brott

- Sjörettsinstitutet vid S tockholms Universitet kon- staterar i en utvärdering att Sjölagen innehåller 437 paragrafer. Av dessa handlar två om sjöfylleri. Dessa två upptar nu den helt övervägande delen av de avgö- randen domstolarna får hantera. Det verkar uppen- bart att våra domstolar - och så mycket mer då polis, kustbevakning och åklagarmyndighet - måste lägga ner oerhört mycket tid och arbete på dessa ur risk- och skadesynpunkt mestadels harmlösa förseelser. (Sv. Juristtidning 2013/538)

Ofarliga sjöfarare döms till mycket höga bötesbelopp

- För nivåer som är lagliga i andra länder utdöms böter på upp till 100 000 kronor. Inkonsekvent nog har föra- re med direkt farliga nivåer på 1 - 2.0 ‰ klarat sig med böter då lagen då normalt påbjuder fängelse.

Lagen är rättsosäker och verkar kontraproduktivt mot sjösäkerheten

- Man kan lockas ta en mindre säker båt som inte omfat- tas av lagen. Medföljande avstår att hjälpa till då man ses som medansvarig, hinder att lägga om båten vid vindkantring eller dragning är några vardagssituatio- ner. Hur skall ordningsmyndigheten avgöra hur många som det krävs att säkert framföra båten? Det finns flera rättsutslag som pekar på att lagen är illa utformad och i strid med sjölagen. 0.2 lagen är skriven med vägtrafi- ken som förebild utan sakkunniga inblandade.

FN / International Maritime Organisation har 0.8 ‰ för världens yrkessjöfart (!)

- Detta är den "lag" som gäller generellt i världen för t.ex. lastfartyg och oljetankers. Sedan kan länder (inn- anför sin inre territorialgräns) och rederier ha avvikan- de regler. Det blir sannolikt en ändring av praxis till 0.5 promille med nya regler för vaktpass och obligatorisk vila (The Manila amendments)

Norden och andra sjönationer har mestadels 1, 0.8 ‰ eller ansvarslag

- Norge och Finland har nyligen avvisat att följa Sveriges exempel med 0,2. De har efter egna och självständiga utredningar slagit fast att det inte finns något som tyder på att en sådan lag skulle öka sjösäkerheten. I motsats till Sverige så går deras tillsynings- och tjänste-

män ut och argumenterar emot en lagskärpning med stöd i fakta och vetenskap.

Båtunionen, Sweboat, Kryssarklubben, experter samt vi i Båtfolket vill se en snar översyn

Ex: Båtunionen sammankomster och skrivelser till regering och riksdag - JU2013/1748/L5- (finns att tanka ner på www.batfolket.se/material). Sweboat formell skrivelse till Regeringen N2013/1300. Kryssarklubben har gjort upp- vaktningar och skrivelse JU2014/3707/L5. Vi i båtfolket har träffat ministrar, riksdagsmän, experter, båtfolk, opini- onsbildare m.fl. Stort tryck i debatten från sjörettsexperter och andra sakkunniga samt tongivande ledarskribenter. Ett stort antal motioner i riksdagen.

Inför valet 2014, i intervjuer, i diskussioner samt i riksdags- debatt har M, C, SD samt S vid olika tillfällen sagt att de stöder kravet på en översyn. Ännu har dock inget hänt i frågan.

Mer detaljerad information och ytterligare källor till fakta finns i vår Vitbok som kan laddas ner på www.batfolket.se



båtfolket.se