

Till Statsminister Fredrik Reinfeldt
cc Justitieminister Beatrice Ask
cc Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd

Begäran om översyn av 2010 års "sjöpromillelag"

Med 2010 års "sjöpromillelag" kriminaliseras båtförare med så låga alkoholnivåer att det inte har relevans för sjösäkerheten. Den nya lagen genomfördes utan evidens för att en kriminalisering bidrar till sjösäkerhet eller löser något problem. Lagen har visat sig rättsosäker i tillämpningen och väcker frågan om det är rimligt att belasta domstolar, kustbevakning och polisen med övervakning, kontroll och att lagföra medborgare som inte utgör en fara för andra.

Båtliv är relativt sett en mycket säker sysselsättning och har sedan mer än 20 år en utveckling med ett minskat antal olyckor samtidigt som båtbeståndet ökat kraftigt. Det finns heller ingenting som tyder på att det funnits några alkoholrelaterade problem inom det härad - mellan 0,2 och 1 promille - lagen adresserar, som inte varit täckta redan av den tidigare lagstiftningen. Med 0.2-lagen har fokus riktats bort från andra åtgärder som faktiskt skulle kunna ha en inverkan på säkerheten till sjöss. Lagen har bestående negativa effekter för regioner, näringsliv och människor för vilka båten fyller en viktig funktion i vardag och fritid.

Denna tvärpolitiska fråga ingick i ett slags kompromiss mellan allianspartierna. Beslutet togs utan saklig debatt, utan förankring i vetenskap, utan remissrunda och även utan att ta hänsyn till de remissvar som kommit in vid den tidigare – av Tomas Bodström initierade – beredningen.

Vi anser att denna fråga är av stor principiell betydelse. Lagen inskränker den personliga rörelsefriheten utan rationell anledning och inkräktar på privatlivets vardagsval. Den belastar rättsväsendet utan att bidra till sjösäkerheten.

Vi som undertecknar detta brev är erkända aktörer inom båtlivet och ser det som ett fundamentalt krav att lagar skall förankras bland dem som berörs och har kunnandet. Nedan finner ni fakta och synpunkter som legat som grund för vårt krav. Vi önskar att detta hörsammats och, i samband med de motioner (C246, 316, 383) som ånyo lämnats in, tillfället tas i akt att göra en översyn av nya sjöregeln. Därtill att det säkerställs att en utvärdering baseras på relevanta fakta och med sjösäkerhet som fokus.

Med vänliga hälsningar

Bengt Gärde, Ordförande Svenska Båtunionen, representerade c:a 90% av landets båtklubbar
Gustav Andersson, Miljö och Skärgårdslandstingsråd, Stockholms Läns Landsting
Jim Huzell, Organisationen Båtfolket.se
Hugo Tiberg, Professor i Sjö rätt. Sjö rättsinstitutet vid Stockholms Universitet.
Ulf Hallström – F.d. chef för Sjöfartsverkets sjö räddnings och beredskapsenhet.

Bakgrund till kravet på en översyn av 2010 års sjöpromillelag

1. Regeln är hämtad från vägtrafiken och är utan anpassning direkt överförd till sjö och båtmiljö trots att skillnaderna mellan vägtrafik och båtliv är betydliga. Som exempel kan nämnas att ingen ifrågasätter behovet av åldersgränser, körkort och att övningskörning i bil måste ske under reglerade former, något som på goda grunder inte ansetts nödvändigt för båt.

I propositionen (2009/10:76) s. 18 anges de nya reglerna vara motiverade av trafiksäkerhetsskäl, men deras tillämpning är enligt tidigare lagstiftning utsträckt till personer med enbart sjösäkerhetsmässiga uppgifter. HD markerar i sin hittills enda dom om den nya sjöfylleriregeln (dom 12 juni 2012 mål B 1699-11) både divergensen i uppgifter ombord, variationen i berörda fartygslag och fartområden, men även en allmänt lägre grad av fara i just trafikhänseende.

2. Den automatiska kriminaliseringen vid 0,2 promille har medfört en onyanserad bedömning i domstolar med åsidosättande av tidigare erkända begränsningar och rättssäkerhetsgarantier.

Domstolar har sett sjöfylleri som ett mängdbrott, behandlat efter standardiserade modeller (Svea HovR B 8871-10, HovR V Sv i RH 2010:73); straffsatser hämtas från bilpraxis istället för brottsbalkens straffvärdeanvisningar (jfr RÅ i skrivelse ÅM 2011/2216); den etablerade regeln att försök är straffbart endast om så föreskrivs (Sthlm TR B 6831-95 med frikännande vid 1,38 promille då motor ej inkopplad) åsidosätts (Uddevalla B 3023-10 motsatt utgång vid 0,2 promille); lagen vrängs för att ge straffbarhet (Svea HovR B 8499-11 anger båt som pga motorfel ej kan uppnå 15 knop som ett ”fartyg som med motordrift kan framföras med minst 15 knop”); oskuldspresumtionen åsidosätts (flagrant i V.Sv Hovrätt B 4058-19 som godtar polisens antaganden mot den åtalades uppgifter).

3. Regeln är införd utan riskbedömning för båt och sjöliv

Propositionen s.14 anger att tiden är mogen för en promillegräns motsvarande vägtrafikens ”förutsatt att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken kan någorlunda jämföras med vägtrafiken”. Men det finns inte något dokumenterat material som stöder att situationerna kan jämföras.

Som stöd för sådan jämförbarhet anförs istället att sjöfarten ”är omfattande och tät, åtminstone i stora delar av (svenska) vatten”. Vidare anges fritidsfartygen vara ”generellt större och snabbare än tidigare”. Beträffande riskerna sägs endast: ”Antalet olyckor till sjöss är visserligen förhållandevis få enligt tillgänglig statistik. Ingen av dessa synpunkter är något som talar för att situationer inom vägtrafik och sjöliv skulle vara jämförbara.

Ytterligare nämns ”ett antal alkoholrelaterade olyckor till sjöss”, samt en markant ”ökning av antalet ingripanden mot sjöfylleri från Kustbevakningens och Polisens sida” vilket skett efter införande av laserkontroll av hastighet.

I ett undersökt material om 350 sjöfylleridomar (1994 – 2010), kompletterat med ytterligare ett 50 tal domar under den nya sjöpromillelagen, visas att så gott som samtliga olyckor har skett med förare som haft över en promille i blodet vid olyckstillfället. Statistik med underliggande information har redovisats av Professor i Sjö rätt, Hugo Tiberg bl.a. i boken *Marine Intoxication in Swedish Case Law, 2010* och i *Båtfolkets Vitbok* (www.batfolket.se).

Därtill visar studierna att andelen följd brott (avsaknad av lanteror, hastighetsöverträdelser, fel uppträdande i farled osv) hos de som döms för att ha framfört sin båt med under en promille i blodet inte är märkbart fler än de som blåst under 0,2 promille. Bland dem som haft över en

promille är däremot sådana följdbrott vanliga. Statistik och erfarenhet talar sålunda för att den nya gränsen på just 0,2 promille inte har någon praktisk betydelse för sjösäkerheten.

4. Ingrepp i levnadsvanor

Eftersom båtar - särskilt över 10 m längd - i stor utsträckning används som fritidsbostad under längre tider innebär regler som bestämmer valet av måltidsdryck ett ingrepp i det som måste anses som den privata sfären. Avsaknad av reella skäl för dessa inskränkningar skapar ett berättigat ifrågasättande av lagstiftarens kunskapsnivå i sjösäkerhetsfrågor. Företeelsen är uppmärksam i juridisk litteratur av bl.a. professor Nils Jareborg som framhåller att "nykriminalisering" kan sänka förtroendet för rättsordningen.

5. Flyttning vid väderomslag

I tidigare remissvar uppmärksammas problemen att vid behov flytta båten vid väderomslag. I propositionen är detta avfärdat med hänvisning till nödregler utan att man noterat att dessa regler tvingar båtfarare att stanna på den väderutsatta platsen till dess läget blir farligt eller fara är "nära förestående". Lagen strider på så vis mot gott sjömanskap som påbjuder att i god tid flytta båten vid väderomslag. Detta viktiga förbiseende kvarstår trots påpekanden från sakkunniga instanser.

6. Internationell utblick

Propositionen vidgår att 0,2-regeln är internationellt unik och att den p.g.a. havsrättens regel om s.k. oskadlig genomfart inte kan tillämpas på passerande i yttre farvatten, medan den däremot kan tillämpas på besökande i inre svenskt vatten. Avsaknaden av internationell motsvarighet medför alltså dels en ojämlikhet i skilda svenska vatten, dels ett ingrepp i besökande båtfarares levnadsvanor som måste i än högre grad än för berörda svenskar upplevas som kitslighet. Den internationella normen är 0,8 promille (FN organet IMO:s rekommendation för yrkessjöfart).

7. Polisens resurser tas från viktigare uppgifter.

Uppklaringsprocenten för exempelvis bostadsinbrott är i Sverige 4% – lägst i Norden – mot i Finland 25% och i exempelvis Storbritanniens 17%. Som exempel på användning av polisresurser till uppkläring av sjöfylleri kan nämnas Uddevalla TRs mål B 2915-10 (för mätning av 0.28 promille hos en person som i 2 knops fart flyttade sin gummibåt från utsatt till en skyddad plats åtgick tre polismän i en polisbåt samt tre polismän i polisbil i sammanlagt 12 mils färd till och från polisstation).

8. Det finns inga belägg för att så kallad "nolltolerans" har någon effekt på sjön

0.2 lagen har kommit till utifrån synsättet "Nolltolerans". Detta numer välanvända uttryck som har sitt ursprung i åtgärder mot grov brottslighet i USA:s storstäder. Det används nu för att motivera kriminalisering av personer som utgör en liten eller obefintlig fara för andra. Det finns inga belägg för att nolltolerans hindrar båtägare med alkoholproblem eller mycket dåligt omdöme att framföra sina båtar berusade.

Det finns inga fakta som stöder att en 0,2 gräns skulle förebygga ett reellt sjöfylleri bättre än en högre satt promillegräns. Det är svårt att se annat än att lagen kommit till primärt av nykterhetspolitiska skäl, vilket bl a Kammarrätten i Stockholm påtalat. Nykterhetsorganisationer - med ideologiska mål - har fått ett oproportionerligt inflytande över lagstiftningen på sjön. En relevant - men något tillspetsad - analogi är om den katolska kyrkan skulle få ett motsvarande inflytande över abortfrågan i Sverige.

Sjöpolisen har hävdad att det finns ett egenvärde i att ha samma promillegränser till lands och till sjöss. Förutom att det är en förmäten inställning till båtägare och deras kunnande och intellekt äventyrar sådana påståenden myndigheternas trovärdighet eftersom risknivåerna inte är jämförbara.

9. Lagen omfattar inte båtar under 10 meters längd som har en högsta hastighet på maximalt 15 knop. Det finns en negativ konsekvens av denna uppdelning av lagen som kunde motverka uppsåtet med en högre sjösäkerhet. Alkoholrelaterade drunkningsolyckor är till övervägande del knutna till små och mer ranka båtar. Det främjar inte sjösäkerheten om man frestas använda en mindre säker båt för att undgå kriminalisering.

10. Ensidigt fokus utan proportioner

Det finns inget empiriskt stöd för att den som druckit två glas vin och korsar fjärden utgör en ökad säkerhetsrisk. Medan FN organet IMO har regeln 0.8 promille för världens yrkessjöfart är det i Sverige helt acceptabelt för en 12-åring att köra i 6 eller 60 knop, bara han inte har 0,2 promille.

Översyn och dess kriterier

En översyn och utvärdering måste baseras på för omständigheterna relevanta fakta och kan med fördel ske i ett större sammanhang där andra åtgärder för sjösäkerheten behandlas. Det är av vikt att översynen sker med höga krav på evidens, eftersom flera myndigheter i realiteten drivit opinionsbildning utifrån tveksamma statistiska sammanhang och fått återkalla uttalanden.

Några faktanoter

- Norden: Norge har 0.8 promille (0.5 för fartyg över 15 meter). Det svenska exemplet har initierat en diskussion om att sänka gränserna. Finland har ansvarslag som Sveriges tidigare med 1 promille för fylleri. Man har nyligen avvisat ett förslag på sänkning. Danmark har en ansvarslag utan promillegräns men har 0.5 för höghastighetsbåtar samt fartyg över 15 meter.
- Övriga "sjönationer": USA, Canada, Tyskland, Nederländerna har 0.8. UK, Frankrike och Nya Zeeland har ingen fast promillegräns men ansvarslag.
- Straffen för vanligt sjöfylleri startar på 30 dagsböter, vilket ofta inneburit bötesbelopp på mellan 20.000-90.000 kronor.
- Beaktande att riskbeteende var straffbart redan enligt den gamla lagstiftningen, har tillkommande fall under den nya ordningen knappast i något för oss tillgängligt fall kunnat relateras till ett riskfyllt hanterande. Bara att vederbörande blåst något över 0.2 promille.
- Forskning har inte kunnat visa någon ökning av relativ risk i trafiksituationer överhuvudtaget upp till 0.4 promille. Därför är det bl.a. tillåtet att som pilot flyga passagerare kommersiellt med 0.4 promille i USA.
- Sedan Sverige införde 0.2 promille för bil har man inte kunnat härleda någon minskning av olyckor som konsekvens av den sänkningen (bekräftat av Transportstyrelsen).
- Kroatien har haft mycket problem med rattfylleri i vägtrafiken vilket medförde att man sänkte från 0.5 till 0.0. Den förväntade "signaleffekten" uteblev helt, och det blev istället olägenheter. Efter 5 år ändrade man åter till 0.5 och försöker nu finna andra vägar att stoppa de som struntar i promillen - oavsett promillegränsen.
- I båtfolkets vitbok (www.batfolket.se) samt Jure Förlags bok "Marine Intoxication in Swedish Case Law, 2010" finns en mängd fakta i denna fråga.