

Tio skäl varför en översyn av 0,2-promillelagen brådskar



båtfolket.se

Den nya sjöregeln infördes 2010 utan vetenskaplig grund och trots stark kritik från remissinstanser och övriga sakkunniga.

1. 0,2-promillelagen har inte någon påvisbar effekt på antalet allvarliga olyckor som sker med fritidsbåtar.

Redan 2011 slog Sjörettsinstitutet fast: I ett undersökt material om 350 sjöfylleridomar (1994–2010) har sju fall av död eller allvarlig kroppsskada befunnits orsakade av berusning över 1 promille, medan ett enda sådant förekommer med lägre påverkan, som enligt domstolen inte behöver ha orsakat olyckan. (Marine Intoxication in Swedish Case Law, Stockholm 1911 Jure Förlag 2011. ISBN 978-91-7223-442-0).

2. Efter att lagen varit verksam i åtta år så går det inte att visa att den haft något signalvärde eller förebyggande effekt vad gäller allvarliga olyckor.

Antalet dödsolyckor har minskat stadigt under mer än 40 års tid – opåverkad av den nya lagstiftningen – och är nu nere på ett 30-tal per år. (Det har varit samma utveckling i Norge som alltså har 0,8 promille som gräns). De senaste åren har dock minskningstakten i absoluta tal nästan avstannat då totala antalet fritidsbåtsolyckor är få. De olyckor som sker omfattar primärt små fritidsbåtar samt kajaker i insjöar och dessa små farkoster omfattas inte av lagen.

3. Lagen kostar samhället stora resurser att upprätthålla.

Detta är särskilt allvarligt då våra gemensamma resurser för att upprätthålla lag och ordning i Sverige är hårt ansträngda. Vi har t.ex. minst antal poliser per capita i hela Europa. Sjödomstolarnas resurser går till bagatellobrott istället för till väsentligheter.

4. Antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor som omfattas av 0,2-promillelagen är ytterst få och bör sättas i relation till andra olyckor som sker på människors fritid. Det tydliggör att lagen varken träffar målet eller fyller sin funktion.

Två jämförande exempel: 2016 drunknade 20 människor i Sverige i samband med olyckor på isen. Det är en ökning med 16 personer jämfört med året innan. Totalt omkom 115 personer i drunkningsolyckor 2016. Detta ska sättas i relation till ett fåtal personer som omkommer i fritidsbåtsolyckor med båttyper som omfattas av lagen och som därtill forskningen visat inte har bäring på de låga alkoholhalter som den nya sjöregeln omfattar.

5. Lagen har minskat intresset för fritidsbåtliv. Ett minskat intresse för ett sunt båtliv var inte en önskad effekt av lagen.

Enligt Transportstyrelsen båtlivsundersökning framgår att sedan lagen infördes har antalet vuxna svenska som vistas i fritidsbåt minskat. Kustbevakningen styrker i media att det är färre båtar ute på kvällstid efter att lagen tillkommit. Bransch, servicestationer och turistnäring vittnar om samma sak. Är det bra?

6. Lagen kriminaliserar personer utan att det finns några offer. Lagen har kriminaliserat svenskar som på sin fritid till sjöss konsumerar små mängder öl eller vin utan att det går ut över någon annan.

Den som exempel dristar sig till att i låg hastighet (lägre än 15 knop) korsa en fjärd efter bara ett glas vin riskerar ett straff motsvarande ringa misshandel och det bara för att man färdas i en viss typ av båt. Är det en rimlig straffpåföljd frågas sig många? Är den teoretiska toppfarten en lämplig gräns för så hårt straff? Dagsböter på över trettio tusen är inte ovanligt

7. Inget annat "båtland" i världen har en liknande lag. Såväl Finland som Norge har avvisat vår lag efter att ha utvärderat den. Våra nordiska grannar har efter att granskat vår lag avvisat den. Delvis baserat på just svensk forskning. Norge har en gräns på 0,8 promille för fritidsbåtar och Finland 1,0 promille.

8. Lagen har lett till ett antal domar som visar att lagen inte bidrar till ett säkrare båtliv och som därtill varit direkt kränkande för de som utsatts för övervakningen. Två exempel:

1) En man flyttar sin gummijolle för att säkra upp den för ett annalkande oväder. Båtagaren frikändes i tingsrätten, men fälldes i hovrätten. Ärendet har nekats prövningsrätt i högsta domstolen. Tilläggas kan att i detta fall fungerade inte polisens stationära alkoholmätare (den så kallade "Evidenzern" som används vid verifiering). Så istället kallades på en polisbil med 2 man från Strömstad 3 mil bort. Allt för att konstatera 0,28 promille. Domen visar att lagen också kan omfatta de som nödgår flytta en båt pga av annalkande oväder.

2) En man är ute med några vänner i sin båt i Solna. I låg hastighet och utan att det fanns några andra båtar i närheten stoppas mannen av Kustbevakningen och blåser 0,2 promille. Han förs bort under två timmar. Under tiden utfrågas medpassagerarna där de avkrävs namn, telefonnummer och personnummer. Dessa uppgifter kommer senare av misstag att även figurera i förundersökningsprotokoll liksom att namn förväxlas och utskick sker till fel person. Ärendet JO-anmäls.

9. Lagen har tydliggjort allvarliga brister i våra myndigheters informations- och tjänstemannaansvar.

Kustbevakningen (KBV) basunerar varje år ut att "färre kör fulla på sjön". De konstaterar att antalet fritidsbåtagare som genomgått sållningsprov och ertappats med mellan 0,2-1,0 promille i blodet har minskat sedan lagens tillkomst och deras intensifierade insatser. De ger också sken av att det minskat antalet allvarliga olyckor (se även nedan). KBV ska enligt regleringsbrevet arbeta med identifierade problem. Det finns inget som talar för att KBV:s insatser med att lagföra fritidsbåtagare med låga alkoholhalter har haft någon verklig effekt på antalet olyckor. Informationsgivningen är skev och osaklig. Aldrig nämner ordningsmakten skillnaden mellan fritidsbåtens praktiska betydelse i sjön för folk och bilens på land, utan jämför osakligt såväl den praktiska betydelsen som de säkerhetsmässiga aspekterna.

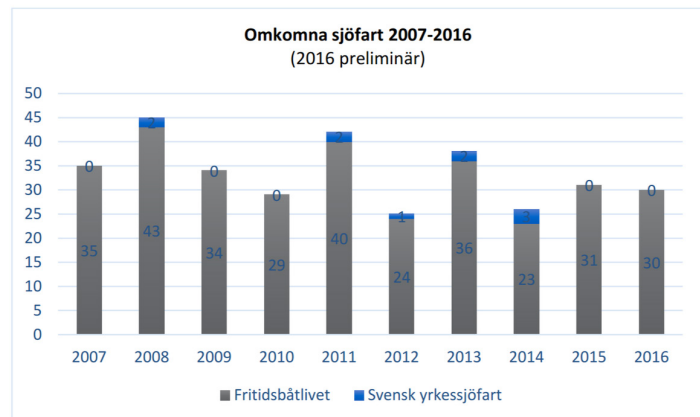
10. En enig riksdag har gett regeringen i uppdrag att utvärdera lagen. Dags att det sker!

Den 8 november biföll en enig riksdag följande förslag till beslut: "...ett tillkännagivande om att regeringen bör utvärdera det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri som infördes 2010. Delvis bifall till en motion om avskaffande av promilleregeln vid sjöfylleri." Noterbart är att dåvarande inrikesminister Anders Ygeman inför valet 2014 redan då besvarade Svenska Båtunionens valenkät i tidningen Båtliv (medlemsorgan för 170.000 båtägare) och där uttalade att Socialdemokraterna ser positivt på att utvärdera nya sjöfyllerilagen. Frågan är tvärsaklig och flera representanter från borgerliga blocket (främst C och M men även senare KD) har flitigt motionerat och argumenterat för en omprövning. Det är hög tid att en seriös utvärdering sker som skall leda av sakkunniga – utan politisk styrning.

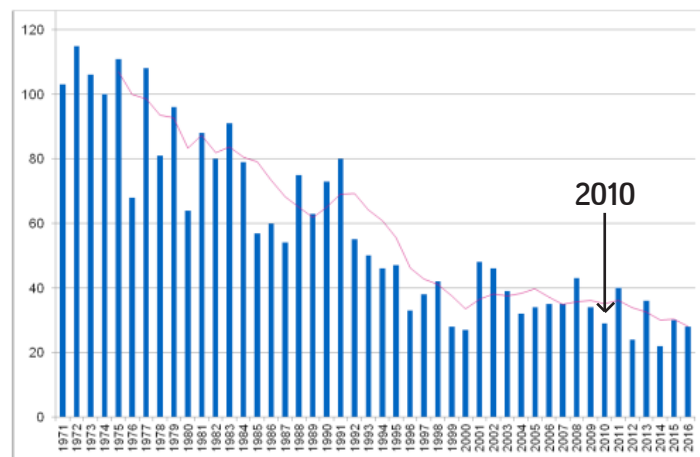
**Detta är en viktig principfråga.
Lagar som kriminaliserar oss medborgare
skall byggas på fakta – inte myter!**

Olycksutveckling fritidsbåtar – fakta

Som framgår av nedanstående statistikkurva (från Transportstyrelsen) har olyckorna minskat något lite (glidande medeltal) sedan 2007. 0,2 promillelagen infördes 2010. Det intressanta är att den väsentliga minskningen av olyckor inträffade mellan sextioalet fram t.o.m. millennieskiftet (se bilden underst). D.v.s. långt innan den nya sjöfyllerilagen infördes. Det går alltså inte att skönja en korrelation mellan lagen och sjösäkerhet. Sjöriktprofessor Hugo Tibergs forskning visar detsamma.



13 av de 30 omkomna hade över en promille i blodet (som mest 2,7). Alltså klart över den öven tidigare lagstiftningsgränsen. Varken den nya eller gamla gränsen var alltså hörnsammad. Det påstådda signalvärdet lyser med sin frånvaro.



Ovan ser vi kurvan med omkomna 1971 till 2017. Det syns tydligt att den stora nergången i olyckor inträffade innan millenniumskiftet – alltså 10 år innan nya sjöfyllerilagen – och trots stor ökning av båtbeståndet. Sanningen är att vi är nere på så låga olycksnivåer att tillfälligheter avgör. Det innebär inte att vi motsätter oss relevant och befogat säkerhetsarbete. Äldre män (en del sjuka), in-sjöar, kajak, ingen flytväst, nationalitet och verklig fylla är de huvudsakliga riskfaktorerna. Olyckor i hamn - eller förtöjd i naturhamn – räknas även de till fritidsbåtolyckor och står därtill för den absolut största andelen personskador.

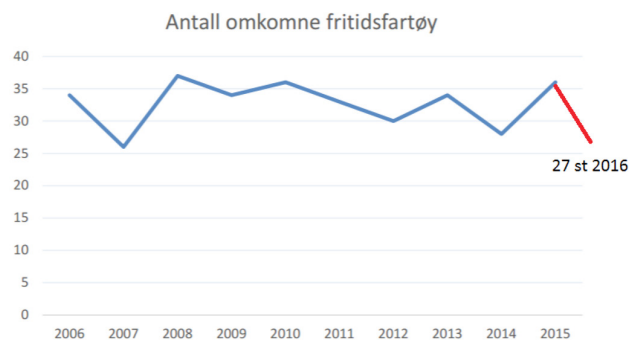


båtfolket.se

Intressanta fakta, aktuella rättsfall, information om regler i andra länder etc finns att hämta i en Vitbok som Båtfolket gett ut och som kan laddas ner på www.batfolket.se.
Vi tror att den som har kunskaper har svårt att bortse ifrån dem.
Besök vår hemsida: www.batfolket.se

Norge – en jämförelse

Givetvis intressant att jämföra med vårt broderland i väster. Där har man 0,8 promille som gräns och avstod från att införa vår 0,2 lag. Bl.a med Svensk fakta som grund!



Figur 1: Dödsolyckor fritidsfartøy 2006 - 2015

Här ser vi liknande kurvor som i Sverige. I Norge var det en kraftig minskning av olyckorna fram till 1995 och det har sedan planat ut med ett svagt sjunkande medeltal. Till skillnad mot Sverige sker det fler olyckor efter öppna kusten än i sjöar. 2015 i maj infördes flytvästtvång i öppna mindre båtar. Enligt expertis i Norge är det för tidigt att dra slutsatser om det. Så här har vi en liknande utveckling som Sverige – utan att införa drakoniska lagar för öl och vin på fritiden.

Kustbevakningens ”alternativa fakta”

Nedan en sammanställning av Kustbevakningens publicerade statistik. Vi har ännu ingen uppdaterad information från 2016 och framåt.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 *
Antal blåskontroller	564	3240	2990	2684	2221	2273	1962
Anmälda brott	96	290	192	197	128	101	67
Relation	17%	9%	6,4%	7,4%	5,7%	4,4%	3,4%

Anmälda brott är alltså där sållnings-instrumentet har visat minst 0,2 promille. Ingen hänsyn är här taget till ev. utslag av blodprov o/e erkännande o/e rättsutslag. (*Endast delar av året)

Detta är alltså siffrorna ovan KBV grundar sig på när man påstår att ”sjöfylleriet” har minskat. Det är sant att antalet ”haffade” över just 0,2 ‰ har minskat. Men det har samma relevans som om man – lika ovetenskapligt – förbjuder vita kepsar på sjön och plötsligt sätter in speciella bevakningsåtgärder med kraftiga repressalier. Antalet vita kepsar på sjön skulle givetvis minska.

Det väsentliga är ju om det haft någon betydelse för sjösäkerheten – och det har inte! Därtill sägs inget om ”urvalsmetoder” för sållningsprov vilket för en statistiker gör materialet praktiskt taget oanvändbart. Som ”alternativ fakta” för Kustbevakningens PR-avdelning räcker det dock och en del oinvigda journalister sväljer betet.



” I Finland och Norge har man efter noga analys kommit fram till att inte följa Sveriges unika promillelag... ”