

Båtsverige kräver en utvärdering av sjöfyllerilagen som baseras på fakta och utifrån de som berörs av 0,2 promillelagen

Det finns riksdagsbeslut om att sjöfyllerilagen ska utvärderas och omprövas: *“Bifall till motioner med förslag om ett tillkännagivande om att regeringen bör utvärdera det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri som infördes 2010. Delvis bifall till en motion om avskaffande av promille-regeln vid ”sjöfylleri”.*

Sedan beslutet har bl a Svenska Båtunionen (SBU), Båtfolket och andra båtorganisationer formellt skrivit till justitieminister Morgan Johansson för att en utvärdering ska komma till stånd så att lagen kan ändras. Regeringen har skyndat långsamt men nu äntligen händer något.

Direktiv för en utredning

Regeringen har nu tillsatt en utredning av 0,2 promillelagen som ska ledas av hovrättsråd Anne Rapp. När detta skrives har vi just fått uppdraget i vår hand (Promemoria Ju2018/04226/LP). Utvärderingen av sjöfyllerilagen ligger inbäddad i ett annat uppdrag att bl a kartlägga tillämpningen av trafikbrottslagen bestämmelser avseende olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri. Detta ter sig för oss båtfolk något märkligt då beröringspunkterna är ytterst få.

Vi förutsätter att utredarna fördjupar sig, utgår från fakta denna gång och inte kommer att basera sina argument på nedsättande kommentarer typ ”det är inte en mänsklig rättighet att köra full på sjön” (citrat Justitieminister Morgan Johansson). Eller på andra irrelevanta fakta som t.ex. antalet båtförare som Kustbevakningen årligen griper för ”sjöfylleri” i sina sållningskampanjer (som i tidigare PM Ju2017/02678/L5). En utvärdering måste utgå från de som omfattas av lagen, dvs skärgårdsboende och de som tillbringar mycket tid vid våra kuster och vattendrag.

Detta handlar om politik. Inte alltid rationellt. Vi sätter vår tilltro till att utredaren ställer sig samma frågor som vi:

- Hur ser uppdraget ut och är målsättningen att föreslå ändringar allvarligt menad?
- Enligt vilken modell o/e princip kommer processen drivas?
- Vad var det egentliga målet med 0,2 lagen? Normativ justering (alkoholpolitik) eller att minska på olyckorna?
- Vilka sakkunniga kommer att engageras i utvärderingen?
- Hur kommer berörda att involveras i utvärderingen?
- Kommer utvärderingen väga in de kostnader som lagen medför och de problem den inneburit för många på sjön samt värdet av att kriminalisera båtfolket utan att det funnits några offer?



Norge säger ”Nei”

Norges storting röstade den 15 Januari 2019 åter nej till en sänkning från 0,8 till 0,2 promille.

Nye tiltak skal være faktabastert, ikke symbolpolitikk, var politikerenes holdning.

Inställningen baseras till stor del på erfarenheter och forskning från just Sverige!

Sjöfyllerilagen skärptes väsentligt år 2010. Lagen jämställer båtliv med vägtrafik och gränsen för ”sjöfylleri” blev 0,2 promille för alla båtar över 10 meter eller som kan framföras i minst 15 knop. Lagen har kritiserats av samtliga större båtorganisationer, branschen, sakkunniga samt under tidigare remissförfarande även av lagrådet, polisen, sjörättsinstitutet m fl. Utvärderingen ska fokusera strikt på konsekvenserna av lagen, verifiera sakenshet i kritiken samt föreslå relevanta förändringar och anpassningar utan att äventyra sjösäkerheten. En utvärdering ska utföras av sakkunniga inom båtliv utan band till nykterhetspolitiska särintressen. I en omprövning är en anpassning till våra nordiska grannländer en viktig utgångspunkt och är ett uttalat önskemål från båtorganisationerna.



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.båtfolket.se. Vi tror att den som har kunskaper har svårt att bortse ifrån dem. Besök vår hemsida: www.båtfolket.se

Utvärderingskriterier och frågeställningar

Nedan är exempel på kriterier som Båtfolket m fl anser måste vara utgångspunkten för den kommande utvärderingen. Vi utgår från att utredaren ger sakliga svar på dessa frågor.

- På vilket sätt skiljer och förenas handhavande och risker i båtliv vs vägtrafik? Lagstiftningen skiljer sig markant mellan sjö och vägtrafik. Det finns ingen förare på en båt. Bara en befälhavare och denna behöver inte sitta vid ratt eller roder. Högsta domstolen har därtill fastslagit att riskerna är mindre med båtliv än med vägtrafik.
- Det finns ytterst lite av forskning om alkohol och båtliv. Däremot om alkohol och vägtrafik. Enligt WHO:s forskningsammansättning ökar den relativa risken vid knappt 0,8 promille och det är också vägtrafikens gräns i flera länder. I Europa har flertalet lagt sig på 0,5 promille. Vad motiverar en promillegräns för sjöliv som ligger så långt från forskning och vad som är vedertaget i andra länder – och då för den mer krävande vägtrafikmiljön?
- Vad är skälen till att sjösäkerheten förbättrats markant under 40 år – långt innan den nya sjöfyllerilagen tillkom?
- Hur har lagen mottagits av de som är direkt berörda av den?
- Vad var substansen i att nära samtliga relevanta remissinstanser (i tidigare beredningar) var emot en skärpning av sjöfyllerilagen?
- I vilka lägen är lagen kontraproduktiv för sjösäkerheten? (t ex att en ovan förare tar över rodet från en van förare, att inte man lägger om båten vid vindkantring etc). Vid en direkt nödsituation, är det brottsbalkens nödregler som gäller om man har 0,2 promille eller mer, eller de nödregler som finns angivna i sjölagen? Ett antal domar visar på hur lagen de facto är kontraproduktiv.
- Är de nuvarande parametrarna (en båt som kan göra mer än 15 knop eller är 10 m eller längre) i sin nuvarande utformning relevanta för sjösäkerheten överhuvudtaget??
- I vilka fall och på vilka sätt har lagen visat sig vara rättsosäker i tillämpningen?
- Hur är balansen mellan utmätta straff och den verkliga fara som en fritidsskeppare utsatt någon för genom att förtära små mängder alkohol?
- Vilka kostnader har tillsyn och efterlevnad av lagen medfört? Kustbevakning? Belastning på sjödomstolar?
- Vad talar för att lagen verkar förebyggande – finns det något sakligt stöd för det överhuvudtaget?
- Hur har lagstiftningen påverkat sociala och kulturella mönster för fastboende på öar och de som tillbringat mycket tid i våra skärgårdar och vattendrag?
- Hur har lagen påverkat relationen mellan båtfolk och fiskala myndigheter?
- Hur har lagen påverkat berörda näringsidkare? Exempelvis besöksmål, restauranger, serviceinrättningar och båtillverkare.
- Vid en utvärdering bör även sjöfyllerilagstiftningen bedömas utifrån ett internationellt perspektiv (IMO:s regelverk för yrkessjöfart) och då med särskilt hänsynstagande till motsvarande lagstiftning för fritidsbåtar i våra grannländer. Disharmonin är stor mellan den svenska sjöfyllerilagstiftningen och motsvarande lagstiftning i övriga nordiska länder. (Norge 0,8 promille, Finland 1,0 promille, Danmark 0,5 (endast för höghastighetsbåtar).
- Vad ligger bakom Norges och Finlands upprepade beslut att vidhålla nivåerna ovan? (Norges storting röstade senast den 15 januari 2019 nej till en sänkning till 0,2 promille från 0,8 utifrån att det saknades fakta för att en sänkning är motiverad. I Finland drog man tidigare samma slutsats och behöll sin ansvarslag med en taknivå på 1.0)
- De domar i sjöfylleriärenden som sammanställts och analyserats av professor i Sjö rätt – Hugo Tibergh – bör ingå som underlag vid utvärdering tillsammans med Transportstyrelsens fakta och BRÅs analys av sjöfylleridomar. Båtfolkets Vitbok innehåller fakta från respekterade källor.

**”Bara den som räds svaren
törs inte ställa de rätta frågorna”**



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.båtfolket.se. Vi tror att den som har kunskaper har svårt att bortse ifrån dem. Besök vår hemsida: www.båtfolket.se



Stöd oss gärna med en slant till vårt opinionsarbete. Bankgiro 250 – 8109 eller Swisha till 123 223 88 06.

Bifoga din adress så får du vår ikoniska 0,2 dekal!

Besök vår hemsida: www.båtfolket.se