

INSÄNDARE. Sjöfyllerilagen som infördes 2010 har lett till felprioriterad bevakning, opåkallad kriminalisering och stora kostnader. Ändå vägrar regeringens utredare att föreslå någon lagändring, skriver Hugo Tibergh, Mats Edenius och Ulf Hallström.

För tio år sedan [ändrades sjölagens fylleriregel](#). Den nya regeln omfattar båtar och fartyg om minst 10 meter eller med en motorstyrka som ger en fart av minst 15 knop. För dessa har lagstiftarna fullt ut likställt sjötrafik med vägtrafik och satt en fast gräns för "sjöfylla" till 0,2 promille samt tillåtit rutinmässiga kontroller.

Nu har vi facit. Lagen har lett till felprioritering av bevakningsresurser, medfört opåkallad kriminalisering och den kostar mycket pengar.

Vi var många som hoppades på "sjöfylleriutredningen" som kom den 19 november, eftersom den fått i direktiv att omfatta överväganden om behov av ändringar. Äntligen skulle en i flera hänseenden missriktad lag justeras. Hela Båtsverige med Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Sweboat och många sakkunniga inom båtsäkerhet har uppmärksammat allvarliga brister i lagen. Vägtrafik är inte båtliv.

Vad kom då utredaren, hovrättsrådet Anne Rapp, fram till? "Det finns i nuläget inte behov av ändringar i något hänseende." Hon ser inte, hör inte och håller sig inte till fakta. Detsamma gäller justitieminister Morgan Johansson som påstår att lagen är bra eftersom den minskat antalet dödsolyckor med 30 procent. Problemet är bara att detta inte är sant.

Utredaren bygger sina slutsatser på fyra argument, alla lika irrelevanta:

1. Antalet anmälda sjöfylleribrott har minskat.

Detta är en självklar effekt då man kriminaliserar en handling, sätter höga böter och intensifierar bevakningen.

2. Antalet dödsolyckor har minskat på grund av lagen.

Att antalet svåra olyckor gått ner under de senaste tio åren följer en trend som pågått långt innan sjöfyllerilagen infördes. Till detta kommer att antalet personer som befinner sig på sjön minskat under senare år, liksom att båtar har blivit säkrare. De få dödsolyckor som sker går till största del att härleda till små båtar som inte omfattas av lagen och i vattendrag där inga övervakande myndigheter finns.

Det kan i och för sig tänkas att tillgången till sållningsprov i kombination med en fast nedre gräns i sig kan ha haft någon inverkan. De promillehalter som kriminaliserats visar dock inte någon särskild riskbenägenhet.

3. Utredaren påstår att Sveriges lagstiftning på området "inte påtagligt skiljer sig från relevanta andra länders motsvarighet".

Det kan inte bli mer fel. Finland har en promillegräns vid 1,0, Norge 0,8 och Danmark 0,5 för höghastighetsbåtar. Intressantare är att följa debatten i våra grannländer. Finland avslog 2012 ett förslag om 0,5-promillesgräns (inte 0,2), eftersom ”det inte har framkommit något vägande skäl att göra en sådan ändring”. Norge har med Sverige som avskräckande exempel lagt eventuella förändringar i malpåse. Våra grannländer har varit varsamma om det allmänna rättsmedvetandet, vilka beteenden som kriminaliseras och hur knappa polisresurser allokeras.

4. Utredaren skriver att många svenskar är positiva till sjöfyllerilagen och refererar till en opinionsundersökning.

Det är vilseledande därför att de som svarar i stor utsträckning inte är berörda av lagen. Enkät svar kring alkohol är därtill ytterst svårtolkade.

Utredaren har inte ställt sig frågan om vilka justeringar av lagen som är motiverade. Vad är värdet av att inte kriminalisera och övervaka människor i onödan? Finns det en poäng med att harmonisera vår lag med våra grannländer? Hur ska vi bäst använda våra polisresurser?

Utredaren har gravt förbisett fakta, sitt uppdrag och den dokumentation som finns. Riksdagen har inte fått vad den begärt. Vi är många som fortsatt väntar på en utvärdering värd namnet.

DN Åsikt. 15 januari 2019 kl 15

Insändare

Hugo Tiberg, Mats Edenius och Ulf Hallström:
[”Utredning om sjöfyllerilagen håller inte måttet”](#)

Svar

[Så svarar du och kommenterar](#)

Text

Hugo Tiberg, professor emeritus i sjörätt, Stockholms universitet

Mats Edenius, professor i informationssystem, Uppsala universitet

Ulf Hallström, sjökaptan, jur kand, före detta chef för Sjöräddnings- och beredskapsenheten på Sjöfartsverket