

Båtfolket

www.batfolket.se

2020-02-29

Justitiedepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar

Ds 2019:22

Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri.

Enligt uppdragsbeskrivningen ska utredaren, mot bakgrund av riksdagens tillkännagivande, utvärdera 2010 års lagändring avseende sjöfylleri [nedan kallad sjöfyllertilagen] samt ta ställning till om det finns behov av ändringar i något hänseende. Utredaren ska i denna del, mer preciserat, utvärdera den lag som antagits i fråga om en fast, nedre promillegräns för sjöfylleri av normalgraden, med beaktande av lagstiftningens tillämpning och effekter, samt överväga om det finns behov av ändringar i något avseende.

Utredaren har varken följt uppdraget eller lagt fram argument som håller för en granskning. Den som påstår motsatsen eller gör gällande att utredningen kan utgöra underlag för beslut har mycket att både förklara och försvara.

Vi ska här ta upp några huvudsakliga invändningar mot utredningen.

Utredaren nämner – om än mycket kortfattat – att det finns kritik mot lagen, men går inte på ett systematiskt sätt igenom kritikens innehåll, förhåller sig inte till densamma och kan därför inte heller dra några slutsatser av värde. Kritiken av lagen har varit massiv från samtliga Sveriges större båtorganisationer. Kritiken har främst riktats mot att 0,2-gränsen inte är motiverad och att de båtar som omfattas av lagen (båtar som olastade kan gå över 15 knop eller är över 10 meter) inte är lämpliga som gränser för att uppnå en ökad säkerhet till sjöss. Sweboat, Båtbranschens riksförbund, har bl a krav på en harmonisering med våra omgivande länder och anger att en promillegräns på 0,5 skulle vara ett trovärdigt resultat av utredningen.

Som vi ska visa nedan så använder sig utredaren av direkta nonsenssamband för att mycket skissartat och utan djupare diskussion avfärda den allvarliga kritik av lagen som föranlett behovet av en utredning.

1. *Utredaren har inte på någon punkt närmare behandlat lagens negativa konsekvenser för såväl allmänhet som myndigheter. Utredaren har inte heller vägt in frågan om prioriteringar av samhällets resurser.*

För att kunna överväga om det finns behov av ändringar så måste såväl positiva som negativa aspekter av lagen diskuteras och analyseras. Men i det här fallet har utredaren inte gått igenom lagens de facto negativa konsekvenser. Det är inte seriöst och diskvalificerar utredningen från att utgöra ett beslutsunderlag.

Utredaren tar mycket lätt på hur lagen nykriminaliserar en företeelse. Det ser vi som allvarligt. Professor Nils Jareborg har i Allmän kriminalrätt (45–65) behandlat frågor om nykriminalisering och skriver att för att en kriminalisering över huvud taget ska vara aktuell måste det föreligga ett skyddsintresse. Och även om det finns ett intresse som är värt att skydda, innebär det inte automatiskt att det bör skyddas genom kriminalisering. Huvudprincipen är att en kriminalisering bör avse särskilt skyddsvärda intressen. Det måste alltså uppstå skada om intresset kränks, för att det skall bli aktuellt med en kriminalisering. Kriminalisering bör därför gälla de mest straffvärda gärningarna och tillgripas endast i sista hand. Utredaren har inte på någon punkt diskuterat hur sjöfyllerilagen uppfyller kravet på ”mest straffvärda gärningarna” i sin analys. Det är en stor brist.

Utöver denna viktiga principiella utgångspunkt finns ett antal punkter som saknas i utredningen som måste diskuteras om direktivet tas på allvar. Som till exempel:

- Vad har lagen kostat rättsväsendet?
 - Vad har lagen inneburit för en levande skärgård i form av socialt umgänge mellan öar och ett levande skärgårdsliv?
 - Hur har lagen uppfattats av dem som i några knops fart har korsat en fjärd och blivit lagförda för enkelt sjöfylleri och fått ett straff som motsvarar ringa misshandel (30-40 dagsböter)?
 - Hur har lagen verkat i relation till våra grannländer som har andra och mer tillåtande gränser?
2. *Utredaren har inte diskuterat hur eventuella justeringar av lagen kan ske utan att samtidigt göra avkall på vad lagen försöker uppnå – ökad säkerhet för båtfolk.*

Utredaren har inte på ett öppet och genomarbetat sätt klargjort hur olika justeringar av lagen kan göras för att tillgodose den kritik som riktats mot densamma. Vi tvingas konstatera att hela utredningen tyvärr mer måste läsas som en partsinlaga utifrån särintressen och där utredarens uppdrag har varit att landa i slutsatsen att lagen inte behöver justeras på något sätt. Några exempel:

- Lagen har möjliggjort för polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov (så kallade sållningsprov). En sådan åtgärd behöver inte vara negativ för säkerheten och kan tänkas ha inneburit att färre framför en båt med alkoholnivåer i blodet vilket bland annat kan återspeglas i att antalet sjöfylleribrott minskat i förhållande till antalet kontrollåtgärder (se sid 225 i utredningen). Som vi nedan ska visa finns dock ingenting som visar att låga alkoholnivåer i blodet ökar risken för olyckor (relativ risk). Om sållningsprov i sig kan verka förebyggande för dem som har höga alkoholhalter i blodet och som utgör en bevisligen ökad säkerhetsrisk finns det inget som säger att inte samma effekt skulle uppnås om sållningsprov utförs och gränsen varit högre än 0,2 promille.
- Det finns många studier om hur alkohol kan inverka negativt på säkerhet vid vägtrafik. Det är dock ytterst komplexa samband och några helt säkra slutsatser går inte att dra. Vad studierna

har gemensamt är att den relativa risken för olyckor är ytterst måttlig under 0,7 promille för att därefter öka kraftigt över 1 promille.¹ Som individer reagerar vi dock olika på alkohol, det är därför inte en slump att många länder satt 0,5 promille som gräns vid vägtrafik för att på detta sätt ha viss marginal. Forskning visar att låga alkoholhalter är en försumbar riskfaktor för den människa som vill verka i en komplex omgivning. Det motsäger dock inte att man i laboratoriemiljö kan visa att så låga alkoholhalter som 0,3-0,4 promille under vissa omständigheter kan inverka på individens förmåga att utföra vissa uppgifter. Att lägre alkoholnivåer är försumbara stöds också av empiriska studier som går utanför laboratoriets väggar eller dogmatiska tankefigurer. I Skottland t ex sänktes gränsen från 0,8 till 0,5 promille för vägtrafik och man fann inte något samband i form av lägre antal olyckor.² Dessa studier handlar om vägtrafik där marginalerna är små och hastigheterna i flertalet fall långt högre än vid båttrafik. Kort sagt så har utredaren inte behandlat att det saknas stöd för att alkoholhalter mellan 0-0,5 (1) promille över huvud taget har någon betydelse för säkerheten till sjöss.

- Därtill finns ett antal problem med lagen som måste diskuteras innan man kan avvisa att lagen behöver justeras, som till exempel domar som visar att det är svårt att få rätt om man behöver flytta en båt för annalkande oväder om har över 0,2 promille i blodet³, att båten vid tillfället för sållningsprovet inte kunde göra 15 knop, men kan göra det olastad (som lagen tar fasta på) gör föraren till en brottsling, att en van förare tar båten säkert i hamn och övertar rodet från en osäker trots att den förre har 0,2 promille i blodet⁴, etcetera.

3. Utredarens två **huvudargument** till att det inte finns någon anledning att justera lagen är rena nonsens.

Utredarens huvudargument (1). I utredningen står: "En stor del av de som omkommer har varit alkoholpåverkade och en inte försumbar andel av dem, 16 procent, har haft förhållandevis låga alkoholhalter i blodet. Statistiken talar alltså för ett tydligt samband mellan alkoholpåverkan och olyckor till sjöss". Felet är att de 16 procent (13 st omkomna 2011-2018 har 0,0 -0,2⁵ och 7 st 0,2-0,5 promille utgör 16 procent av totalt antal omkomna under perioden) som utredaren hänvisar till är ett nonsenssamband.⁶ Vid stora datakörningar om vägtrafik har man funnit att den relativa risken ökar, om än ytterst lite, vid så låga alkoholnivåer som 0,4-0,5 promille. Dessa nivåer är dock försumbara i det sammanhang som fritidsbåtslivet befinner sig i. Skulle utredarens påstående om att 0-0,5 promille utgör en farlig påvisbar gräns – relativt andra risker

¹ Se t ex Riskkurva för alkohol" Åsa Forsman www.vti.se/publikationer

² <https://discover.dc.nihr.ac.uk/content/signal-000815/scotland-drink-drive-limit-reduction-did-not-lower-accidents>

³ Uddevalla Tingsrätt 28/9-2010 2915-10. Det sk. gummibåtsfallet

⁴ Tidningen Bohuslänningen 2012-08-18

⁵ Vi antar här att utredaren med 0.0 menar att de har haft uppmätbar alkoholhalt om än ytterst låg nivå, i annat fall är siffran helt fel.

⁶ 16 procent är den siffra som utredaren presenterar i rapporten. I källmaterialet från Transportstyrelsen framträder också andra siffror beroende på avgränsningar osv. Det förändrar inte det faktum att utredarens resonemang är vilseledande.

– så skulle det vara smått sensationellt, då man inte ens funnit ett sådant samband i studier som gäller vägtrafik (där risken alltså får anses högre än för båtliv eftersom fjärdarna är stora och hastigheterna i många fall lägre). Siffran må vara förförisk, men den är falsk i sitt sammanhang.

Problemet med det här sättet att argumentera är också att det inte finns data på olyckor och dödsfall i den nedre delen och därmed inget att jämföra med. För att veta om alkoholen i den nedre delen ökar risken så måste man vikta med hur många som har den alkoholmängden i populationen och jämföra med olycks-och dödstal för nyktra i populationen. Man måste också kontrollera när olyckorna sker eftersom det är farligare att framföra en båt i mörker än på dagtid och folk tenderar att ha druckit vin på kvällar. Utredaren slutsats är lika riktig som att påstå att det är nästan dubbelt så farligt (13 omkomna) att framföra en båt med alkoholnivåer 0-0,2 som inom intervallet 0,2-0,5⁷ (7 omkomna).⁸ Att vi återfinner alkohol i populationen på dessa nivåer stämmer väl överens med den kritik som riktats mot lagen att den kriminaliserar vanligt måltidsdrickande bland en semesterfirande befolkning. Hela tankekedjan leder fel och är direkt duperande . Vi ifrågasätter inte att lagen lett till att antalet båtar som befinner sig på fjärdarna på kvällar och nätter minskat sedan lagens tillkomst. Kustbevakningen har säkert rätt i att de upplever att lagen haft en lugnande inverkan på båtlivet. Det har dock inget med säkerhet att göra utan torde bero på att båtförare med låga alkoholhalter och som inte utgör en fara för andra stannat i hamn. Det har dock utredaren inte velat tydliggöra. Kort sagt bygger hela resonemanget på allvarliga kunskapsbrister eller värsta fall på ett medvetet sätt att försöka förvirra uppdragsgivaren.

Det andra huvudargumentet (2) som utredaren anför för att behålla lagen i dess nuvarande form är att antalet anmälda sjöfylleribrott har minskat. Detta torde vara en självklar effekt av att man kriminaliserar en handling på ett repressivt sätt. Här går statsmakten in och sätter mycket höga böter och intensifierar bevakningen. Det är klart att det ger utslag. Men det säger ingenting om huruvida syftet med lagen uppnåtts – säkrare sjöliv. Utsagan får nog mer anses vara ett tecken på att utredaren lyssnat på Kustbevakningen som velat framhålla och uppmärksamma sitt idoga arbete att göra sällningsprov. Över huvud taget förvirrar utredaren läsaren genom att anföra argument som inte har med sakfrågan att göra.

Ett ytterligare exempel som utredaren också gör till ett stort nummer om än inte huvudargument:

Utredaren lyfter fram att svenska folket är mycket positivt till sjöfyllerilagen genom att hänvisa till en enkätundersökning från Transportstyrelsen.⁹ Som man frågar får man svar. Enligt undersökningen ställer sig en stor majoritet av de tillfrågade svenskarna positiva till lagen. Men

⁷ För övrigt stämmer inte figuren 9.7 och 9.8 på sid 228 med varandra, texten inte med innehållet osv. Skälet är troligtvis att den statistik utredaren fått från Transportstyrelsen i sig är osäker.

⁸ Intressant att notera är att de olyckor som skett med förare som haft mellan 0,2-0,5 promille har i samtliga fall varit båtar som inte omfattats av lagen. Referens Transportstyrelsen.

⁹ Båtlivsundersökningen, Transportstyrelsen.

det säger ingenting om hur positiv allmänheten skulle vara till om lagen justerades på några väl motiverade punkter. Det som undersökningen med stor sannolikhet gett svar på är att i stort sätt alla anser att man inte ska framföra en båt full eller i sådant skick att man utgör en reell fara för någon annan. Undersökningen kan inte utgöra underlag för att lagen inte behöver justeras. Som utredaren skriver, så är även de som omfattas av lagen överlag positiva, och de 23 procent som inte är det är lätt att bortse ifrån. Men i själva verket så utgör en stor del av dessa med största säkerhet de skärgårdsbor och personer som använder båten i sitt dagliga liv, som sommarstuga, eller för att upprätthålla ett socialt umgänge. Det är en stor och mycket viktig grupp som utredaren fört bort från agendan utan vidare analys. Det är märkligt och oseriöst, eftersom det är just denna grupp som sakligt framfört mycket av den kritik som riktats mot lagen.

Utredningen innehåller mängder med fel vid genomgången av lagens tillkomst och olycksfallsutvecklingen och vår omvärld.

- Utredaren har inte analyserat det intervall som kritiken av lagen riktas mot, dvs 0-1,0 promille. Utredaren har bortsett helt från de studier som finns och som visar att det inte går att identifiera en ökad säkerhetsrisk vid låga alkoholnivåer. Att utredaren kunnat undvika den forskning som bedrivits av Sjörettsinstitutet är förvånansvärt. Forskningen visar, utifrån verkliga fall och flera hundra domar, att de olyckor som sker och där man kan anse att alkohol kan ha varit en bidragande orsakat rör alkoholnivåer över 0,8-1,0 promille.¹⁰ Att så är fallet stämmer också väl med forskning om alkohol, relativ risk och vägtrafik satt i ett sammanhang av sjöliv som vi ovan tagit upp.
- Utredaren hänvisar till att antalet dödsolyckor har minskat sedan lagen tillkommit. Det är visserligen sant. Men det är direkt felaktigt och oseriöst av utredaren att hävda att detta beror på den nya sjöfyllerilagen, eftersom antalet olyckor visar en starkt nedåtgående trend de 40 senaste åren. Utredaren bortser också helt och hållet ifrån att antalet fritidsbåtar har minskat de tio senaste åren, efter den nya lagens införande. En seriös utredare hade beaktat att ett minskat antal båtar och båtanvändningstid också leder till färre olyckor. Utredaren bortser också helt från det sjösäkerhetsarbete som bedrivits de tio senaste åren (inte minst av våra stora båtorganisationer som vill att sjöfyllerilagen ska justeras) som sannolikt också lett till ett säkrare sjöliv. Transportstyrelsen kan också ha bidraget genom t ex sin kampanj om att ha vattentäta mobiltelefonfodral på sjön. Enligt deras egen uppgift har det räddat flera liv under senare år och det har därmed också ingått i trenden av sjunkande olyckor med fritidsbåtar.¹¹
- Utredningen lyfter inte fram fakta som visar på de olyckor som sker till övervägande del är med båtar som inte omfattas av lagen¹² och som inte heller befunnit sig på vatten där Kustbevakning

¹⁰ Marine Intoxication in Swedish Case Law, Stockholm 1911 Jure Förlag 2011. ISBN 978-91-7223-442-0)

¹¹ Beroende på hur mycket fritidsbåtlivet minskat så kan det i praktiken vara så att dödstaten per båtimme stagnerat eller t o m ökat.

¹² Som t ex båtar i hamn, kanoter och båtar som inte kan göra 15 knop.

utför sina sållningsprov. Olyckor med båtar som omfattas av lagen och som sker på så kallat statligt räddningsområde är ytterst få.

- Ett annat fatalt fel i utredningen hittar vi under avsnittet: Lagen och våra internationella grannar. Utredaren skriver här att: "Det kan konstateras att Sveriges lagstiftning på området inte påtagligt skiljer sig relevant från andra länders motsvarighet". Det är fel. Sanningen är att Finland har en promillegräns vid 1,0, Norge 0,8 och Danmark 0,5 för höghastighetsbåtar. Istället för att framföra direkta osanningar kunde utredaren ha lagt lite tid på att följa debatten i just våra grannländer. Finland avlog 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 i sina betänkanden varit varsamma om det allmänna rättsmedvetandet, vilka beteenden som kriminaliseras och hur knappa polisresurser allokeras. För att spetsa till det: om nu utredaren verkligen menar det hon skriver så kan frågan ställas varför hon inte föreslår att vår lag skrotas till förmån för till exempel Norges om skillnaden är så liten.

Slutsatser

- Utredningen måste dras tillbaks då den inte håller måttet. Den är helt enkelt slarvigt gjord och kan inte utgöra ett underlag för seriöst beslutsfattande.
- Utredningen riskerar att gröpa ur demokratin eftersom den kan tolkas som ett osunt förhållande mellan regering och utredningsväsende och det sätt på vilket utredningar används för direkta politiska ändamål.
- Även om man är ideologiskt mot alkohol och kräver nolltolerans på sjön liksom i samhället i stort så går det inte att komma ifrån att denna utredning är oprofessionellt utförd och behäftad med så många fel att den skadar tilltron till demokratin. Aktörer i en demokrati är skyldiga att på bästa sätt försöka basera sina beslut på kunskap och fakta.
- Vi ser en fara med att Sveriges justitieminister kan komma att använda denna utredning som ett slags riktmärke i frågan. Ett exempel på det visades direkt efter att utredningen presenterats, när justitieministern gick ut i media och hävdade att sjöfyllerilagen minskat dödsolyckorna på sjön med 30 procent.¹³ Det är ett exempel på ett direkt samband mellan hur en bristfällig utredning kan leda till allvarliga felslut. Ledande svenska politiker pekar gärna finger åt andra länder och pratar gärna om riggade utredningar och "fake news". Utredningen lämnar en mörk skugga över både det sätt på vilket utredningar riskerar att användas i politiska syften samt bristen på rationella argument eller hur argument skapas för att bekräfta vissa ståndpunkter.

¹³ Ekot den 19 november 2019. Morgan Johansson säger "Vi har haft den här lagstiftningen sedan 2010 och det vi har gjort på riskdagens begäran är att utvärdera lagstiftningen och den visar bl a att antalet dödsolyckor på sjön har minskat med mer än 30 procent sedan 2010 och det tycker jag är ett tecken på att lagstiftningen fungerar som det var tänkt."

På Båtfolkets vägnar

Mats Edenius