



båtfolket.se

Låt fakta tala – avskaffa 0,2 % i båtlivet

- 0,2‰ på sjön infördes år 2010 med tyckande som grund. Utan stöd i fakta och vetenskap mot experters inrådan. En nykterhetspolitisk ”kupp”
- Ingen seriös utvärdering har efter 10 år kunnat påvisa lagens nytta. Den löste ett problem som inte existerade
- Olyckorna har minskat i mer än 40 års tid. 0.2 lagen har ingen effekt. Det har aldrig varit OK att vara full på sjön
- De som ”super” bryr sig inte om en promillelag
- Bygger på en osaklig jämförelse av båtliv och vägtrafik
- Är rättsosäker i sin tillämpning och på tvärs mot sjölagen
- Kostar samhället stora pengar i övervakning. Både polis och KBV. Till vilken nytta? Kan pengarna användas bättre?
- Har starkt bidragit till minskat båtintresse. Var det meningen?
- Kriminalisering och mycket höga böter är inte ovanligt för något som på goda grunder är legalt i nästan alla länder
- Lagen har visat sig direkt kontraproduktiv mot sjösäkerheten
- De stora båtorganisationerna, experter och rättsvårdande jurister kräver en omarbetning
- Lagar skall stiftas på saklig grund och inte i onödan detaljreglera och moralisera över hur vi lever våra liv
- Väljarförakt är farligt. 0,2‰ är en ren förmyndarlag som tär på vardagsglädje och båtupplevelser för många av oss
- På världens hav gäller 0,8‰ för yrkessjöfarten. Europas säkraste vägtrafikland har 0,8‰
- 15 knop eller 10 meter - lika irrelevant som själva lagen
- Lagen räddar inte liv – den förhindrar liv

**Anpassa lagen till fakta, båtlivets
förutsättningar och vår omvärld**

Efter 10 år som lag finns vederhäftiga bevis för att 0,2% på sjön skall avskaffas.

Att utnäma 0,2 promille till "sjöfylla", saknar stöd såväl i vetenskap som i allmänt språkbruk och går inte att relatera till faktiskt skadebild. Det finns heller inga belägg för att den skulle förebygga olyckor vilket därtill utvärderingar visat. Kort sagt är lagen en kraftfull lösning på ett problem som inte finns. Båtfolket, sjöexperter och ett antal riksdagsledamöter föreslår konkret följande alternativ:

1. I första hand återta tidigare – fullt tillräckliga – ansvarslag med ett tak på 1 %. Det är även den nuvarande lagen för båtar kortare än 10 meter och som inte kan göra mer än 15 knop.
2. Alternativt att Sverige ansluter sig till något av våra grannländer. Norge: 0,8 för fritidsbåtar. Danmark 0,5 för planande båtar och ansvarslag för övriga. Finland har som vi en ansvarslag (men utan 0,2 nivån) med ett tak på 1 %. Ansluter vi oss får vi åtminstone harmonisering med ett nordiskt land.

Den svenska indelningen i 15 knop eller 10 meter är besvigen irrelevant.

0,2% på sjön infördes år 2010 med tyckande som grund. Utan stöd i fakta och vetenskap mot experters inrådan. En nykterhetspolitisk "kupp"

Ett antal politiker i riksdagen lobbade länge för att införa samma gräns för fritidsbåt som för bil. Det sista förslaget bereddes av Thomas Bodström 2006 i den då socialdemokratiska regeringen. Det ingick inget sjökunnigt folk i beredningen och remissrundan avslag förslaget helt (såsom även i tidigare rundor). **Polisförbundet** ansåg att "utredningen har så stora brister att den inte bör utgöra någon grund till kommande lagändringar". **Kammarrätten i Stockholm** framförde att "en promillegräns på 0,2 för fritidssjöfarten närmast ter sig som ett nykterhetspolitiskt förslag som saknar stöd i vetenskapliga studier". Alla båtorganisationer m.fl. sågade även de förslaget. Trots dessa sakkunniga invändningar togs beslut om lagen i en uppgörelse i alliansregeringen 2009 och utan en slutlig remissrunda. KD och FP var pådrivande. C något ambivalenta och M var emot lagförslaget. S, V och MP reserverade sig då man dessutom ville införa obligatoriskt behörighetsbevis för båt

samt att 0,2 lagen skulle omfatta alla typer av båtar. Partiernas inställning idag speglar inte nödvändigtvis hur man röstade då.

Ingen seriös utvärdering har efter 10 år kunnat påvisa lagens nytta. Den löste ett problem som inte existerade. Det är ytterst få – eller inga – alkoholrelaterade olyckor under 1%

Redan 2011 slog Sjörettsinstitutet fast: I ett undersökt material om 350 sjöfylleridomar mellan 1994-2011 samt med en uppföljning av 120 rättsfall från 2013 till 2019 visar att området 0,2% till 1% i praktiken inte medfört någon mätbar riskökning. I en detaljerad fallstudie där Transportstyrelsen stod för källmaterialet har redaktören för "alltom02promille.se" kommit till samma resultat. Ej heller Transportstyrelsens rapporter ger belägg för lagens nytta.

Att man funnit små mängder alkohol i förölyckade 0,01 till 0,2% är inte konstigt då båtliv är fritid. Precis som det säkert fanns kaffe, the och annat man inmundigat så har många tagit en öl till sommarmaten. Ingen forskning visar att man med sådana låga nivåer utgör en fara ens för vägtrafiken. Ändå hävdas mantrat att de är "alkoholpåverkade". Den av regeringen tillsatta utredningen "Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafik-brottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri" lämnades in i November 2019. Utredaren, hovrättsrådet Anne Rapp, slog fast att "Det finns i nuläget inte behov av ändringar i något avseende". 0,2 promille – samma som för vägtrafiken – skall behållas. "Utredningen" håller ren nonsensnivå, den bygger varken på fakta eller bidrag från experter. Därtill är den behäftad med allvarliga fel. Utredaren visar till exempel att olyckorna minskat de 10 sista åren och drar slutsatsen att det beror på lagen. Inget kan vara mer galeat. Att olyckorna visar en nedåtgående trend under 40 års tid och att det inte kan påvisas något samband mellan olyckor och de låga alkoholnivåer som lagen omfattar struntar hon i. Utredningen är inget annat än ett beställningsverk från Regeringen. Läs våra och andras remissvar på www.batfolket.se

Olyckorna har minskat i mer än 40 års tid. Inget samband kan härledas till 0,2 lagen. Det har aldrig varit OK att vara full på sjön. Båtoflyckorna har varit på stadig nedgång i mer än 40 års tid och är nu på en förhållandevis låg nivå. De har minskat även om man på

senare år även lagt till olyckor på bryggor mm i statistikmaterialet. Det är samma minskande utveckling i Norge som har 0,8‰ som gräns. De olyckor som överväger sker primärt med små fritidsbåtar, kajaker och liknande – oftast i insjöar – och de omfattas inte av den strängare 0,2 lagen. Ett minskat båtintresse har säkert bidragit till färre olyckor men är svårt att veta.

De som "super" bryr sig bevisligen inte om en promillelag.

Det är samma fenomen inom vägtrafik eller yrkeslivet. Ett visst klientel kommer man inte åt oavsett lagar och gränser. När man i Sverige 1990 sänkte från 0,5 till 0,2 promille för vägtrafiken kunde man i utvärderingar inte finna någon effekt vad gäller säkerheten. Leif GW Persson konstaterade redan innan lagen infördes i en utfrågning i Riksdagen: *Jag vill understryka en sak. Det här problemet som vi diskuterar nu, alltså alkoholrelaterade trafikolyckor, vållas inte av vanligt folk som dricker en eller två öl utan de orsakas av ovanligt folk som ger fullständigt faderullingen i den lagstiftning vi redan har...* Kort sagt, de som struntar i lagar "super" vare sig de kör bil eller tar båten oavsett gränsdragningar.

Bygger på en osaklig jämförelse av båtliv och vägtrafik

Att likställa biltrafik och båtliv är helt irrelevant. Olikheterna är större än likheterna. Sunt förnuft säger att det är en oerhörd skillnad att i trafik mötas på en smal väg i en relativ hastighet mellan 100 till över 200 km/tim jämfört med sjön, dess hastigheter och manöverutrymme. Vägtrafik har därtill en helt annan komplexitet. Det är t.o.m. fastställt av Högsta domstolen att det inte är jämförbara risker.

Är rättsosäker i sin tillämpning och på tvärs mot sjölagen

Sjölagen föreskriver uttryckligen att det är befälhavaren/kaptenen som är ansvarig ombord. 0,2 lagen är skriven - utan sakkunnig inblandning - med vägtrafiken som förebild där man anser att det är föraren som har ansvaret. Lagen kan därtill locka till att ta en mindre säker båt som inte omfattas av lagen. Medföljande avstår att hjälpa till då man ses som medansvarig, hinder att lägga om båten vid vindkantring eller dragning är några vardagsituationer. Det finns flera rättsutslag som pekar på att lagen är illa utformad och i strid

med sjölagen. Exempel finns i publikationer från www.batfolket.se

Kostar samhället stora pengar i övervakning. Både Polis och KBV. Till vilken nytta? Kan pengarna användas bättre?

Det är märkligt att vi på landbacken har EN tillsynsmyndighet medan på hav och sjö har TVÅ. Det är särskilt allvarligt då våra gemensamma resurser för att upprätthålla lag och ordning i Sverige är hårt ansträngda. Kustbevakningen har lagt ner mycket resurser både på opinionsbildning och övervakning av 0,2 lagen. Delvis för att rättfärdiga sin existens efter att deras huvuduppgift försvann med Schengenavtalet. I övervakningen har KBV's huvudbåt kompletterats med pistolbeväpnad personal på snabb motorbåt och/eller på vattenskoter. Kritiken över hur detta iscensatts har varit stor bland båtfolk och i media. Flera har upplevt bevakningen som närmast trakasserande. Sjödomstolarnas resurser går till bagatellbrott istället för till väsentligheter. På landbacken har vi minst antal poliser per capita i hela Europa.

Har starkt bidragit till minskat båtintresse. Var det meningen?

Båtlivsundersökningar (transportstyrelsens) och intryck från sjömackägare, skärgårdsfolk, turistnäring och även båtbransch vittnar om ett minskat intresse för båtlivet. Nyförsäljningen är jämförelsevis låg och polariserad. Småbåtar upp till dryga 5 meter säljs, knappast några segelbåtar alls samt ett antal "lyxbåtar". Kustbevakningen styrker i media att det är färre båtar ute kvällstid efter lagens tillkomst. Finns det överhuvudtaget något positivt i detta?

Kriminalisering och mycket höga böter är inte ovanligt för något som på goda grunder är legalt i hela världen

0,2 lagen innebär kriminalisering av båtfolk utan grund – och utan offer – där det därtill döms ut dagsböter på en nivå som ofta kan jämföras med böter för misshandel. Båtagare uppsagda från sitt arbete med avgångsvederlag har fått betala mellan 70-90.000 kronor för en promillenivå godkänd i hela världen.

Lagen har visat sig direkt kontraproduktiv mot sjösäkerheten

Det råder stora tveksamheter om och när man kan lägga om sin båt vid vindkantring eller annan fara och rättsfall understryker

det. Det finns även risker att oerfarna båtförare får lägga till eller agera i en besvärlig situation medan den erfarna kaptenen inte törs då han druckit en öl. Sjöräddare har berättat att båtar inte kommit till undsättning till andra – oavsett nödläge – för man tagit något glas vin.

De stora båtorganisationerna, experter och rättsvårdande jurister kräver en omarbetsning

Båtorganisationerna har under en lång tid – och med vederhäftiga argument – arbetat för en förändring. Nu senast med en mängd sakliga remissvar på en synnerligen bristfällig utredning från Riksdagskansliet som presenterades i November. Utredning och remissvar finns på www.batfolket.se Båtorganisationerna har under en lång tid – och med vederhäftiga argument – arbetat för en förändring. Nu senast med en mängd sakliga remissvar på en synnerligen bristfällig utredning från Riksdagskansliet som presenterades i November. Utredning och remissvar finns på www.batfolket.se

Lagar skall stiftas på saklig grund och inte i onödan detaljreglera och moralisera över hur vi lever våra liv

Detta är en viktig principfråga. I vilken utsträckning skall vi väljare finna oss i "uppfos-trings, signal eller normativa" lagar. D.v.s. lagar som saknar saklig grund men politikerna anser sig förstå frågan bättre än utövare och sakkunniga.

Väljarförakt är farligt. 0,2% är en ren förmyndarlag som tär på vardagsglädje och båtupplevelser för många av oss

Att utan sakliga grunder instifta begränsande lagar för oss individer studsar tillbaka som politikerförakt.

Frågan hanteras inte seriöst av politiker. "Utredningarna" är rena beställningsverk med antingen direkta felaktigheter eller med avsiktligt utlämnade fakta

Morgan Johansson med entourage har gång på gång visat förakt för fakta och publicerat grovt vinklade PM. Därtill har en "utredning" på ren nonsensnivå kommit fram till att det inte finns någon anledning att ändra på 0,2 lagen (se ovan punkten om utvärdering).

På världens hav gäller 0,8% för yrkessjöfarten. Europas säkraste vägtrafikland har 0,8%

Detta är den av FN sanktionerade "lag" som gäller generellt i världen för t.ex. lastfartyg och oljetankers. Sedan kan länder (innanför sin inre territorialgräns) och rederier ha avvikande regler. Intressant som referens: Europas säkraste vägtrafikland – Storbritanien - har 0,8% för bilkörning. Det finns inte så mycket forskning inom sjöfart. Men i erkänd internationell forskning för bil och vägtrafik anses den relevanta gränsen vara 0,7 eller 0,8 då den relativa risken ökar logaritmiskt. Därför har USA och England 0,8 för bil. De flesta länder i Europa har 0,5 för bil med böter däröver. Över 0,8 innebär betydligt strängare straff. Det är utbildning och omdöme som är det väsentliga. Inte en promillegräns.

15 knop eller 10 meter - lika irrelevant som själva lagen

Det finns ingen vetenskap som stödjer denna uppdelning. Den följs dessutom inte upp i tillräcklig utsträckning i statistik. Majoriteten olyckor sker med mindre motorbåtar, ekor, segelbåtar och kanoter. D.v.s. de omfattas inte av 0,2 lagen. Denna regel var en kompromiss.

Nästan inget annat "båtland" i världen har en liknande lag

Såväl Finland som Norge har avvisat liknande lagförslag efter att ha utvärderat dem och granskat vår lag. Delvis just baserat på svensk forskning. Norge har en gräns på 0,8% och Finland har samma lag som oss innan 2010 med ansvarsdel och ett max tak på 1%. I Danmark har frågan inte diskuterats. Där är det ingen promillegräns för deplacementbåtar men 0,5% för planande farkoster.

Lagen räddar inte liv - den förhindrar liv

I hela Norden, Medelhavet, Karibien, Amerikas kust, Thailand, Söderhavet m.fl kan man lägga till vid en gästbrygga eller lägga ankare på redden. Brasså käk i kajutan, besöka hamn eller skärgårdskrogen, träffa vänner, äta en bit mat, dela på en flaska vin och efter kaffet segla vidare – utan fara för någon. Utom i Sverige. Här hänger moralen tungt över kapten och Kustbevakningen ligger i farleden utanför bryggan och missunnar oss att få leva våra liv.

Detta dokument är av nödvändighet summariskt. Alla påståenden ovan kan beläggas och finns beskrivna i material publicerade och/eller insamlade av båtfolket.se och kan hämtas på www.batfolket.se