

Till Civilutskottet.

Hej,

Enligt Civilutskottetsbetänkande 2019/20:CU8 har utskottet konstaterat att det nu har skett en utvärdering av tillämpningen och effekterna av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri och dragit slutsatsen att det därmed - i linje med utvärderingen - inte finns anledning att förändra lagen och inte heller att det behöver göras en översyn av densamma.

Som grund för utskottets beslut hänvisas till utredningen "Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri" (Ds 2019:22).

Min förhoppning är att ni kan avvara fem minuter och läsa igenom följande rader där jag uppmärksammar flera allvarliga fel och brister i utredningen. Kort sagt är det lätt att vilseledas av utredning och därmed dra fel slutsatser.

Jag heter Mats Edenius och är till vardags professor vid Uppsala universitet. Som forskare samverkar jag också med det omgivande samhället. Jag har bl a därför och utifrån min forskarkompetens tillsammans med bl a professor i sjörätt Hugo Tiberg hjälpt flera personer och utifrån deras berättelser engagerat mig i den omdiskuterade sjöfyllerilagen som kom 2010. Jag har funnit att utredningen som utskottet haft som underlag för sitt beslut är starkt vilseledande. Nagelfar man siffrorna parat med den forskning som finns inom området talar allt för att lagen är verkningslös. Den som påstår motsatsen har mycket att bevisa. Det är knappast en slump att våra grannländer inte kopierat lagen trots att de haft 10 år på sig att göra det.

Utredaren hävdar att den tillgängliga statistiken sammantaget visar att utvecklingen på flera plan har varit positiv sedan lagstiftningen infördes. Hon tillägger att det inte är möjligt att dra några entydiga slutsatser om vilka faktorer som bidragit till utvecklingen, men utredaren anför att "... det verkar rimligt att lagstiftningen, i kombination med de kontroller som görs, har haft en preventiv inverkan på sjöfylleri i stort". Mot denna bakgrund drar utredaren slutsatsen att det i nuläget inte finns behov av att föreslå några ändringar i lagstiftningen.

Detta är inget annat än humbug. Jag ska berätta varför. Utredaren hävdar felaktigt och/eller vilseledande att:

- 1. De allvarliga båtolyckorna har gått ned sedan lagen tillkom.**

Svar: Saken är att samma nedgång ser vi i andra länder som har betydligt mer tillåtande lagar som t ex Norge. Skälet till nedgången torde bero på allmänt ökat säkerhetsmedvetande (flytvästar och vattentäta mobilfodral gör skillnad) och säkrare båtar. Allvarliga båtoolyckor har minskat under en 50-årig tidsperiod, långt innan vi hade den strängare promillelagen för fritidsbåtar. Hastigheten synes dock ha ytterst liten effekt på säkerheten. Skälet torde vara att fjärdarna är stora och där det är trångt regleras redan båttrafiken i form av maxhastigheter.

2. Antalet anmälda sjöfylleribrott har minskat

Svar: Det är självklart då man kriminaliserat en handling, satt extremt höga böter (0.2 motsvarar straffvärdet för ringa misshandel) och intensifierat bevakningen. Problemet är att det – trots att utredaren felaktigt påstår motsatsen - inte går att påvisa att alkohol i små mängder har något med säkerhet för fritidsbåtar att göra. Här har utredaren bortsett från de studier som finns inom området, som t ex Sjörättsinstitutets forskning. Och skulle utredaren komma fram till något annat så vore resultatet sensationellt. Inte ens stora datakörning vad gäller biltrafik med dess betydligt snävare säkerhetsgränser visar på att sådana samband är av avgörande betydelse i verkliga situationer.

3. Många svenskar är positiva till sjöfyllerilagen (referens Båtlivsundersökningen 2015, Transportstyrelsen).

Svar: Problemet med mätningen som utredaren hänvisar till är vi skulle få samma resultat om vi ställt samma fråga efter eventuella justeringar av lagen. Att ta med en närmast agendasättande undersökning är vilseledande då den måste diskuteras relativt de eventuella förändringar som föreslås. I en nätundersökning ställs frågan: behöver sjöfyllerilagen förändras? Ja svarar ca 85% av de tillfrågade båtägare som har båtar inom lagens intervall. Att utredaren hänvisar till att en lag är populär faller utanför direktiven till uppdraget och är därtill behäftat med stor osäkerhet utifrån hur frågorna är ställda.

4. Statistiken talar för ett tydligt samband mellan låga alkoholhalter och dödsolyckor.

Svar: Ingen ifrågasätter att det ska vara straffbart att framföra en båt full och därmed utsätta någon annan för fara. Vi hade redan tidigare en lag som tog fasta på de gränsvärden inom intervall där olyckor klart går att identifiera.

Men 0.2 är en mycket låg gräns även för bilkörning. Denna gräns har många ifrågasatt och med statistik visat att båtolyckor där föraren har under 1 promille i blodet och där olyckan kan ha haft med berusningen att göra är extremt ovanliga. För att försvara att lagen ska lämnas oförändrad skriver dock utredaren "... en inte försumbar andel av dem [de som omkommit på sjön], 16 procent, har haft förhållandevis låga alkoholhalter (upp till 0,5 promille) i blodet. Statistiken talar alltså för ett tydligt samband mellan alkoholpåverkan och olyckor till sjöss." Detta är milt uttryckt att föra läsaren bakom ljuset. De som omkommit under den 8-åriga utvärderingsperioden är 20 till antalet. Vi kan alltså konstatera att det är frågan om ytterst få dödsfall med tanke på hur många som nyttjar fritidsbåtar. Men vad består då dessa 20 av? Efter att ha brutit ned Transportstyrelsens statistik (samma statistik som utredaren hade tillgång till) framkommer att 6 av dessa utgörs av personer som legat döda i vattnet och därmed bildat alkohol (trots att utredningen säger att dessa inte ska ingå!), 9 har under 0.2 promille och faller inte inom ramen för lagen, 3 har omkommit från förtöjda segelbåtar/roddbåt och 2 avser roddbåtar som går under 15 knop. Kort sagt utredarens argument att lagen ska vara kvar för att den räddar liv stämmer inte alls.

Inom parentes kan sägas att om vi studerar de som omkommit och som har upp till 1 promille i blodet så rör det sig endast om några få personer under en 8-års period. Att de omkommit behöver inte alls ha med alkoholpåverkan att göra och även om det mot alla odds skulle finnas ett 100% samband mellan olyckorna och alkoholpåverkan så motsvarar antalet omkomna ca 0.5 personer år (som har 0-1 promille i blodet). Kort sagt en helt försumbar siffra jämfört med andra risker. De årliga isolyckorna är t ex ca 20-25 ggr fler osv.

5. lagstiftningen "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 avtog 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 exempel lagt eventuella förändringar i malpåse. Våra grannländer har varit varsamma om det allmänna rättsmedvetandet, vilka beteenden som kriminaliseras och hur knappa polisresurser allokeras.

Slutsats: Det grundläggande misstag som utredaren gör är att inte ställa sig frågan – särskilt med tanke på att det var hennes uppdrag - om vilka justeringar av lagen som är motiverade. T ex: vilka justeringar kan göras som är till fromma för fritidsbåtsfolket utan att på ett nämnvärt sätt påverka säkerheten till sjöss? Vad kostar det samhället att lagföra personer som har så låga alkoholnivåer i blodet så att de på intet sätt kan sägas utgöra en fara? Vad är värdet av att inte kriminalisera och övervaka människor i onödan? Finns det en poäng med att harmonisera vår lag med våra grannländer (som alltså har toleranterare lagar)? Utredaren har helt enkelt inte gjort sitt jobb utan förvirrar allmänhet liksom politiker. Det är djupt beklagligt och sällan har väl devisen ”gör om och gör rätt” varit mer befogad.

Mats Edenius

Professor