



## Utvärderingen av nedre promillegränsen för Sjöfylleri

Ju2019/03808/L5

### Uppdraget från Justitiedepartementet

Utredaren skall i den del som handlar om sjöfyllerilagen "utvärdera den reform som en fast, nedre promillegräns för sjöfylleri av normalgraden, med beaktande av lagstiftningens tillämpning och effekt, samt överväga om det finns behov av ändringar i något avseende".

Uppdraget från Justitiedepartementet är att i samma utredning behandla brott som: "Olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri samt se över straffskalorna för dessa brott". Och samtidigt "utvärdera tillämpningen och effekterna av ett utvidgat straffansvar för sjöfylleri i form av en fast, nedre promillegräns som infördes 2010".

Det är svårt att bortse ifrån att valet att i samma utvärdering behandla dessa väsensskilda brott enligt gällande lagstiftning kan ha påverkat utfallet.

Tyvärr kan man konstatera många brister i utvärderingen. Avsaknaden av fakta för att styrka sin slutsats att behålla nuvarande lagstiftning skyls över med en omfattande irrelevant textmassa.

Inga nya fakta tillförs och ingen ny statistik som belyser själva uppdraget presenteras.

Den del som behandlar sjöfyllerilagen omfattar totalt 53 sidor av 256 i den totala utvärderingen.

### Tillkomsten av den nya lagstiftningen

På sidan 214 punkt 9. förs ett resonemang runt syftet med ändringen av sjöfylleribestämmelserna. I inledningen av denna redogörelse sägs att: "Ett syfte med ändringen av sjöfylleribestämmelsen får anses varit att åstadkomma en skärpt syn på sjöfylleri". En fråga blir då, är detta verkligen lagstiftarens uppgift. Skall inte liknande frågor avgöras med en tydlig demokratisk process? Kan det vara detta förmynderi liknande sätt, att utan relevant kunskap i frågan fatta beslut, som orsakat de stora protester vi sett från båtlivet?

Här konstaterar man vidare att det "Från trafiksäkerhetssynpunkt får det vidare typiskt sett anses föreligga en något mindre fara vid onykerhet i sjötrafik än i vägtrafik".

Detta är ett sunt konstaterande. Men varför skall man då med denna vetskap framhärda i att promillehalterna skall vara de samma på sjön som på land.

Man konstaterar vidare att uttalandena i propositionen för lagen "tar sikte på kriminaliseringen som sådan och inte på straffmätningen".

Syftet kan väl inte vara att "kriminalisera" de som tar sig fram på sjön. En sådan utveckling känns närmast samhällsfientlig. Om målsättningen är att skapa fler brott, från lagstiftarnas sida, som varken är skadliga för samhället i stort eller för enskilda individer är vi inne på en farlig väg.

### Jämförbar lagstiftning

En av de mest iögonfallande bristerna i utvärderingen är konstaterandet av jämförbar lagstiftning i grannländer. I skälen för bedömningen sid. 237 konstaterar man "det kan konstateras att Sveriges lagstiftning på området inte påtagligt skiljer sig från relevanta andra länders motsvarighet".

Men sanningen är ju att det är just det den gör. Det är enormt stor skillnad mellan Sveriges 0,2 Danmarks 0,5, Norges 0,8 och Finlands 1,0 promillegränser för sjöfylleri.

Det är också en anpassning till grannländernas lagstiftning som Sweboat haft som huvudargument för en justering av lagstiftningen. Även båtlivsorganisationernas mycket kritiska syn på den nya lagstiftningen tar fasta på de stora skillnaderna.

2(3)

Sverige sticker ensamt ut som vill jämföra olycksriskerna på sjön med dem på land. Endast den som inte har erfarenhet av att vara på sjön kan finna någon likhet i riskerna mellan rattfylleri och sjöfylleri. Det är ju inte så att utredaren inte vet att Sverige skiljer ut sig i detta avseende, på sidan 195 och 196 redogörs tydligt för hur det ser ut i andra länder. Att då i sitt slutbetänkande presentera den ovanstående slutsatsen angående liknande lagstiftning är anmärkningsvärt, allvarligt och klart vilseledande.

### Icke relevant statistik

Vidare kan man konstatera en extremt stor textmassa utan egentlig betydelse som ett beslutsunderlag. Man redovisar tabeller och diagram som beskriver antalet lagförda under olika tidsperioder. Man visar på olycksstatistik men helt utan beskrivning av bakomliggande orsaker. Men ingen som helst statistik över huvudfrågan nämligen, orsakar en promillehalt om mellan 0,2 till 0,5 eller till och med 1,0 fler olyckor på sjön.

### Tragik bakom siffror

Varje olycka och framförallt då utgången resulterar i dödsfall är naturligtvis tragisk oavsett var den sker. Utvärderingen redovisar siffror som dock kräver att kommenteras. Redovisad statistik visar att från 2011 till 2018 omkom totalt 211 personer i fritidsbåtsolyckor varav 119 hade alkohol i blodet. Statistiken omfattar även de som omkommit på bryggan och de som förolyckas till eller ifrån en båt. Av de omkomna med alkohol i blodet under denna period hade 13 personer från 0,0 till 0,2 promille och 7 personer 0,2 till 0,5 promille. Totalt 99 personer hade mellan 0,5 till över 3,0. Om vi vill se denna statistik som vägledande för en förändrad promillegräns kan vi i vart fall konstatera att intervallet mellan 0,2 till 0,5 utgör en klar minoritet med 7 personer av totalt 119. Av de omkomna med alkohol i blodet är det en extrem majoritet som har världen som långt överskrider vad som är rimligt för att framföra en båt säkert. Det är rimligen mot en sådan grupp insatser borde sättas in, inte att kriminalisera grupper som framför sin båt på ett ansvarsfullt sätt som varken, statistiskt eller erfarenhetsmässigt, utgör någon ökad risk för olyckor.

Man konstaterar att "*Under 2018 omkom 14 personer i fritidsbåtsolyckor. Av dem hade 8 personer alkohol i blodet*". Men här finns ingen redovisning av bakomliggande orsaker. Hur omkom och varför omkom dessa människor. Detta gäller all statistik som redovisas, orsakerna finns inte redovisade eller kunskap saknas hos utredarna.

Under överväganden sidan 236 och 237 konstateras att av de omkomna sedan 2010 har 16 % haft låga promillehalter (upp till 0,5 promille). Då konstaterar man "*Statistiken talar alltså för ett tydligt samband mellan alkohelpåverkan och olyckor till sjöss*". Denna slutsats är märklig, statistiken beskriver snarast att det var i princip lika farligt att inte ha alkohol i blodet. Vad vi vill tydliggöra är att denna statistik inte kan användas som argument för att behålla nuvarande lagstiftning eller på något sätt styrker att den har en livräddande funktion.

### Eget konstaterande av brist på underlag

Utredningen konstaterar själv på många ställen att fakta och statistik saknas för i huvudfrågan avgörande punkter. På sidan 235: 10.2 utvecklingen har varit positiv. Det skrivs "*att några slutsatser om vilka faktorer som bidragit till den positiva utvecklingen kan inte dras*". Man konstaterar även att de siffror som redovisas angående "brott" till stor del handlar om de resurser som satts in för att undersöka/påvisa dessa. Någon hänsyn till avsaknaden av underlag för att utvärdera frågan tas inte i rekommendationen. Men statistik finns att inhämta om utredarna hade valt att göra detta. Denna

statistik visar att olyckorna inte är av den art som påverkas av den nya gränsen för sjöfylleri. En fråga blir ju då om avsaknaden av statistiken är ett medvetet val för att kunna presentera sin slutsats?

3(3)

## Orsaker till olyckor

Om man skärskådar statistiken i utredningen, som i sig är irrelevant för sakfrågan, hur ser den faktiska olycksstatistiken ut med de olika promillegränser som råder i norden, blir fakta tydliga. Det glädjande minskade antalet dödsolyckor som kan utläsas i statistiken, och som utredningen fokuserar på, handlar om information, utbildning och ökad användning av flytväst. Störst påverkan har den ökande flytväst användningen säkert haft i den grupp som faktiskt drunknar från båt eller brygga. Att denna tydliga grupp inte nämns i utvärderingen eller redovisas i statistiken, kan ju inte annat en betraktas som en stor brist. Om valet är medvetet eller rent politiskt är svårt att veta. Vad vi kan konstatera är att denna grupp inte påverkats av den nya lagstiftningen. Sannolikt skulle den ej heller påverkas av om lagstiftningen även skulle omfatta båtar under 10 meter och med en fart som går att åstadkomma med åror, här har användandet av flytväst en betydligt större effekt.

## Sammanfattning

Den presenterade utvärderingen visar tydligt att lagen genomfördes utan någon kunskap om det förelåg en problematik runt de aktuella promillegränserna för sjöfylleri. Det framgår också med tydlighet att det snarast handlade om en alkoholpolitisk åtgärd genom att åstadkomma en skärpt syn på sjöfylleri. Okunskap om sjötrafikens förutsättningar gjorde att man valde att likställa sjötrafik med trafik på land.

Utvärderingen presenterar tyvärr ingen som helst ny kunskap i sakfrågan. Detta borde vara det primära målet om man skall göra en utvärdering av nyttan med lagstiftningen.

Ingenting i utvärderingen påvisar att minskande olycksstatistik är ett resultat av lagändringen.

Den statistik som finns men inte redovisas av utredningen visar en tydlig bild av att det är äldre män med kraftig alkoholpåverkan som omkommer i samband med båtliv. Ofta genom fall från bryggor eller stillaliggande båtar. Detta är en grupp som inte påverkas av den nya lagstiftning som utretts. Mot bakgrund av den statistik som finns men inte presenterats i utredningen, men också resonemang och statistik som presenteras, är den logiska följderna av utvärderingen att en anpassning av gränsvärdet för sjöfylleri bör närma sig våra nordiska grannländer. Våra synpunkter riktar in sig på det faktum att nuvarande lagstiftning är konkurrenshämmande utifrån ett internationellt och turistiskt perspektiv. Vår låga promillegräns skapar också förvirring och otydlighet för det rörliga fritidsbåtlivet som är mycket gränslöst i och med att haven binder samman länder med helt olika lagstiftning. Samma hav, samma förutsättningar men olika lagstiftning.

En omfördelning av resurser för brottsbekämpning som ger större utväxling på att bekämpa allvarlig kriminalitet skulle också möjliggöras om lagstiftningen förändrades. Det går inte att blunda för att Kustbevakningens rapporterade kontrollåtgärder (3 946 under 2018) med den utrustning som nyttjas har en för samhället, icke obetydlig kostnad och vars nytta är svår att påvisa. Detta skall också ses i ljuset av hur den verkliga olycksstatistiken ser ut. De allra flesta dödsolyckorna till sjöss ligger på den del av båtlivet eller snarare, till båtlivet angränsande verksamheter, och som därav inte kontrolleras.

Med vänliga hälsningar

Mats Eriksson

VD Sweboat – Båtbranschens Riksförbund