

## Motion till riksdagen 2013/14:C428

av Finn Bengtsson m.fl. (M)

# Sjöfyllerilagen

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en översyn av möjligheten att justera högsta tillåtna alkoholmängd i blodet vid framförande av fritidsbåt i den s.k. sjöfyllerilagen så att den harmoniseras med lagstiftningen i övriga närliggande länder.

## Motivering

I boken *Marine Intoxication in Swedish Case Law* (Jure Förlag, 2011 + databas) har professorn i sjörätt Hugo Tiberg gått igenom samtliga domar (cirka 350 stycken) av dödsfall och allvarliga olyckor som inträffat under perioden 1994–2010 och där alkohol varit med i bilden. Detta material har 2011 kompletterats med en genomgång av domar fram till i början av 2011. Av totalt cirka 400 domar kan konstateras att endast i ett par fall har alkoholhalten i blodet varit strax under en promille och då bör man notera att det är fall där man i domen slår fast att alkoholhalten kan ha med olyckan att göra – inte att den hade med olyckan att göra eftersom många faktorer ofta spelar in i en olycka. Detta material bygger alltså på verkliga fall. Därtill har Sjösäkerhetsrådet redovisat stadigt sjunkande siffror på båtoolyckor under senare år, och sjöpolisen finner alkoholrelaterade båtoolyckor ligga kvar på en konstant låg nivå, trots fler och även snabbare båtar. Tidningsuppgifter gör dock gällande att antalet förolyckade ökat under 2013.

Det som i stället påverkar olycksfallsstatistiken i större grad är brist på sjömanskap, kunskap om mörkerkörning, utbildning i navigering och handhavande av båten samt användning av flytväst.

Vi kan också konstatera att den nya sjöfyllerilagen är rättsosäker då den bland annat omfattar alla ombord som har en uppgift, och att den inte är korrelerad med övriga sjölagar. Det finns flera rättsfall som visar på absurda

## Fel! Okänt namn på

konsekvenser av detta. Båtagare har bland annat blivit straffade utan att ens köra iväg med båten.

Vi i Sverige har sedan lagens införande alltså tagit på oss rätten att hårt straffa personer som framför sina båtar med låga alkoholhalter i blodet och som varken utsätter sig själva eller andra för någon risk enligt de utvärderingar som finns på området.

Det är därför inte heller så underligt att vår främsta expert på nykriminalisering (juristprofessor Jareborg) slår fast i utredningen (SOU 2006:12) att nykriminalisering ska ske med stor försiktighet och endast om det finns klara samband mellan det man söker uppnå och straff och så vidare. Det samhälle vi indirekt via den nya sjölagen riskerar förespråka genom att säga att det är accepterat att kriminalisera utan fakta och underlag är inte en väg vi önskar ställa oss bakom.

Vår svenska lagstiftning för trafikonykterhet på land med en övre gräns på 0,2 promille etanol i blodet innebär i princip att lagstiftaren tydliggjort att man önskar se en inriktning mot att ingen form av umgänge med alkohol ska vara tillåtet vid framförande av motorfordon på väg. Vi tycker att denna ambition är korrekt, inte minst mot bakgrund av de visade säkerhetsrisker som en alternativ lagstiftning med tillåtande av högre mängder etanol i kroppen under dessa premisser innebär. Länder runt oss tenderar också att gå i riktning mot en lagstiftning liknande vår egen på detta område.

Men att framföra motorfordon på väg eller fritidsbåt i vatten är ur många aspekter väsensskilt från vartannat, inte minst när det gäller säkerhetsaspekterna, som utgör den huvudsakliga grunden till en mycket restriktiv alkohollagstiftning. Därför är det en väsentlig skillnad mellan att åka båt i 15 till 25 knop (28–46 km/h) och att fara fram i en bil i 90 km/h eller högre.

I detta perspektiv har våra omkringliggande länder, som vi delar vattenområden med, vanligen kommit fram till att en övre gräns för etanolhalten i blodet vid framförande av fritidsbåt ska begränsas till 0,5 promille. Det är en gräns som är betydligt mer avvägd till de risker och ansvar man alltid har som båtförare.

Vidare undrar vi om inte vår ”särslagstiftning” på detta område också riskerar äventyra en i övrigt mycket önskad båtutrustning till vårt land från andra grannländer, och till stor nackdel för den i Sverige växande inhemska turistindustrin. Det finns därför anledning att överväga att se över om inte den svenska sjöfyllerilagen ska ha samma gränsvärden som våra grannländer.

Stockholm den 3 oktober 2013

*Finn Bengtsson (M)*

*Rune Wikström (M)*

*Mikael Cederbratt (M)*

*Lars-Arne Staxäng (M)*