

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:2236

av **Finn Bengtsson m.fl. (M)**

Kritik mot sjöfyllerilagen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en grundlig översyn av den s.k. sjöfyllerilagen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Den så kallade sjöfyllerilagen som började gälla från den 1 juni 2010 kräver att alla som vistas på en båt av över 10 meters längd eller som är avsedd för att köras i minst 15 knop och kan ha något med framförandet av båten att göra måste ha en alkoholhalt under 0,2-promille i blodet. Denna lag gör att båtåkning i praktiken jämföras med det som gäller för framförande av motorfordon på vägar på land. Där är verkligen denna alkoholnivå relevant men inte till sjöss. Lagen har nämligen inte haft någon påvisbar effekt på antalet allvarliga olyckor som sker med majoriteten av fritidsbåtar sedan den infördes, vilket var ett av huvudargumenten för att den infördes.

Redan 2011 slog Sjärrättsinstitutet fast att i ett undersökt material om 350 sjöfylleridomar (1994–2010) har sju fall av död eller allvarlig kroppsskada befunnits orsakade av berusning över 1 promille, medan ett enda sådant förekommer med lägre påverkan, som enligt domstolen inte behöver ha orsakat olyckan (*Marine Intoxication in Swedish Case Law*, Stockholm 1911 Jure Förlag 2011. ISBN 978-91-7223-442-0).

Efter att lagen nu varit verksam i sju år så går det inte att visa att den haft något signalvärde eller förebyggande effekt vad gäller allvarliga olyckor.

Antalet dödsolyckor har minskat stadigt under mer än 40 års tid – opåverkad av den nya lagstiftningen – och är nu nere på ett 30-tal per år. Som jämförelse ska det noteras att det har varit samma utveckling i Norge som alltså har 0,8 promille som gräns för sjöfylleri. De senaste åren har dock minskningstakten i absoluta tal nästan avstannat då totala antalet fritidsbåtsolyckor är få. De olyckor som sker omfattar primärt små fritidsbåtar samt kajaker i insjöar och dessa små farkoster omfattas alltså inte av lagen.

Lagen kostar dessutom samhället stora resurser att upprätthålla. Detta är särskilt allvarligt då våra gemensamma resurser för att upprätthålla lag och ordning i Sverige är hårt ansträngda. Vi har exempelvis minst antal poliser per capita i hela Europa.

Antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor som omfattas av 0,2-promillelagen är ytterst få och bör sättas i relation till andra olyckor som sker på människors fritid. Det tydliggör att lagen varken träffar målet eller fyller sin funktion.

Två andra jämförande exempel kan vara berättigade att förmedla i denna kontext. I fjol drunknade 20 människor i Sverige i samband med olyckor på isen. Det är en ökning med 16 personer jämfört med året innan. Totalt omkom 115 personer i drunkningsolyckor 2016. Detta ska sättas i relation till ett fåtal personer som omkommer i fritidsbåtsolyckor med båttyper som omfattas av lagen och som därtill forskningen visat inte har bäring på de låga alkoholhalter som den nya sjöregeln omfattar.

Den stränga sjöfyllerilagen har minskat intresset för fritidsbåtliv. Ett minskat intresse för ett sunt fritidsbåtliv i Sverige kan inte vara en önskad effekt av lagen.

Enligt Transportstyrelsens båtlivsundersökning framgår att sedan lagen infördes har antalet vuxna svenska som vistas i fritidsbåt minskat. Kustbevakningen styrker i media att det är färre båtar ute på kvällstid efter att lagen tillkommit. Bransch, servicestationer och turistnäring vittnar om samma sak. Är det bra?

Lagen kriminaliserar personer utan att det finns några offer. Lagen har kriminaliserat svenskar som på sin fritid till sjöss konsumerar små mängder öl eller vin utan att det går ut över någon annan.

Den som exempelvis dristar sig till att i ytterst låg hastighet (lägre än 15 knop) korsa en fjärd efter bara ett glas vin riskerar ett straff motsvarande ringa misshandel och det bara för att man färdas i en viss typ av fritidsbåt. Är det en rimlig straffpåföljd frågar sig många? Är den teoretiska topphastigheten en rimlig gräns för så pass hårda straff? Dagsböter på över trettio tusen är inte ovanligt.

Inget annat land i världen med stort fritidsliv till sjöss har en liknande lag. Såväl Finland som Norge har avvisat vår lag efter att ha utvärderat den. Våra nordiska grannar har efter att ha granskat vår lag avvisat den. Delvis baserat på just svensk forskning. Norge har en alltså en gräns på 0,8 promille för fritidsbåtar och Finland 1,0 promille. Vad är det som gör att våra nordiska grannar inte fattar bättre än vi i Sverige i denna fråga? Dessutom delas ju våra kuster på många sätt, så att en helt olika inställning ska gälla för våra grannländers båtbesök i Sverige.

Lagen har lett till ett antal domar som visar att lagen inte bidrar till ett säkrare båtliv och som därtill varit direkt kränkande för de som utsatts för övervakningen. Låt mig ge två exempel på detta.

Första exemplet. En man flyttar sin gummijolle för att säkra upp den för ett annalkande oväder. Båtgärens frikändes i tingsrätten, men fälldes i hovrätten. Ärendet har nekats prövning i högsta domstolen. Tilläggas kan att i detta fall fungerade inte polisens stationära alkoholmätare (den så kallade "Evidenzern" som används vid verifiering). Istället kallades på en polisbil med två poliser från Strömstad tre mil bort. Allt för att konstatera 0,28 promille. Domen visar att lagen också kan omfatta de som nödgas flytta en båt på grund av annalkande oväder.

Andra exemplet. En man är ute med några vänner i sin båt i Solna, Stockholm. I låg hastighet och utan att det fanns några andra båtar i närheten stoppas mannen av Kustbevakningen och blåser 0,2 promille. Han förs bort under två timmar. Under tiden utfrågas medpassagerarna där de avkrävs namn, telefonnummer och personnummer.

Dessa uppgifter kommer senare av misstag att även figurera i förundersökningsprotokoll liksom att namn förväxlas och utskick sker till fel person. Ärendet JO-anmäls.

Lagen har tydliggjort allvarliga brister i våra myndigheters informations- och tjänstemannaansvar.

Kustbevakningen (KBV) basunerar varje år ut att ”färre kör fulla på sjön”. De konstaterar att antalet fritidsbåtägare som genomgått sållningsprov och ertappats med mellan 0,2 och 1,0 promille i blodet har minskat sedan lagens tillkomst och deras intensifierade insatser. De ger också sken av att det minskat antalet allvarliga olyckor (se även nedan). KBV ska enligt regleringsbrevet arbeta med identifierade problem. Det finns inget som talar för att KBV:s insatser med att lagföra fritidsbåtägare med låga alkoholhalter har haft någon verklig effekt på antalet olyckor. Informationsgivningen är skev och osaklig. Aldrig nämner ordningsmakten skillnaden mellan fritidsbåtens praktiska betydelse i sjön för folk, bilens och alla andra motorfordon på land, utan jämför osakligt såväl den praktiska betydelsen som de säkerhetsmässiga aspekterna.

Det finns ingen vilja hos Transportstyrelsen (TS) att problematisera lagens brister och tillkortakommanden. Exempelvis vad den kostar att upprätthålla, hur många alternativa liv som kan räddas genom att distribuera om resurser eller hur lagen begränsar skärgårdsbors sociala umgänge, krånglar till deras liv och konsekvenserna av onödig övervakning. TS producerar istället en lång rad alternativa fakta, som fördunklar problemen med den nuvarande sjöfyllerilagen.

Ett antal vallöften och utfästelser i riksdagen av företrädare för en klar majoritet i riksdagen har getts om att den nuvarande sjöfyllerilagen ska utvärderas med en översyn. Det är hög tid att uppfylla utfästelserna, och att översynen då tar i seriöst beaktande olycksutvecklingen för fritidsbåtar, som enligt min mening inte förbättrats på grund av sjöfyllerilagens införande.

Vi vill att riksdagen med bifall av denna motion ser till att det verkligen sker en utlovad uppföljning av den så kallade sjöfyllerilagens från 2010 konsekvenser som innefattar de många komplicerade aspekter som denna motion redogör för, och tillkännager detta för regeringen.

Finn Bengtsson (M)

Mikael Cederbratt (M)

Lars-Arne Staxäng (M)