

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2590

av Finn Bengtsson m.fl. (M)

Sjöfyllerilagen

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utvärdera och därefter troligen justera bestämmelserna i sjölagen om högsta tillåtna alkoholmängd i blodet vid framförande av fritidsbåt.

### **Motivering**

Båtliv med fritidsbåt är en av svenska folkets allra största fritidssysselsättningar och därmed även en viktig näring för de många verksamheter som är inblandade i det aktiva båtlivets villkor och krav. De senare är vanligtvis förlagda till våra kustområden och större sjöar, som i sin tur inte sällan är lands- och ofta även glesbygd. Båtlivet ska därför stimuleras så långt möjligt eftersom det tillfredsställer så många viktiga samhällsvärden.

Båtlivet omfattar dessutom alla grupper och åldrar, och för många ger båtlivet upphov till en otrolig frihetskänsla som är viktig för folkhälsan och den allmänna tillfredsställelsen med livet i sig. Samtidigt måste man med fritidsbåt också ta ansvar för sjövätt och gentemot miljön. Ett gott sjömanskap är grundläggande för att alla ska kunna trivas och känna sig trygga i det svenska båtlivet. Men det som i stället förefaller påverka olycksfallsstatistiken i större grad är brist på sjömanskap, kunskap om mörkerkörning, utbildning i navigering och handhavande av båten samt användning av flytväst.

Under år 2010 skärptes bestämmelserna om sjöfylleri i sjölagen. I den nya lagstiftningen jämfördes nivån för sjöfylleri med nivån för så kallat rattfylleri (alltså

inte över 0,2 promille etanol i blodet). Denna skärpning av sjölagen har fått rättmätig kritik som måste tas på stort allvar. Dels för att förutsättningar till sjöss skiljer sig radikalt från dem som finns på våra vägar till lands. Bland annat är ytorna större och hastigheterna generellt lägre till sjöss än i biltrafiken. Att då ha samma promillegräns för alkohol i blodet kan nog inte anses ge en rättvisande bild av vad som bidrar till vårdslöshet och farligt beteende till sjöss jämfört med vad som kan hända vid framförandet av ett fordon på vägarna. Dels har skärpningen av sjölagen utökat straffansvaret till fler än enbart den som framför båten, något kan anses utmana rättssäkerheten. Det är därför så att den nya skärpta sjölagen på denna punkt inte är korrelerad med övriga sjölagar. Det finns flera rättsfall som visar på absurda konsekvenser av detta. Båtagare har bland annat blivit straffade utan att ens köra iväg med båten.

Att det finns lagar och regler som garanterar säkerheten för dem som vistas till sjöss är helt naturligt och nödvändigt. Självklart ska vårdslöshet till sjöss aldrig accepteras. Men även de tidigare bestämmelserna medförde straffansvar för den som brast i sjömanskap och gjorde sig skyldig till vårdslöshet i sjötrafik. Allmänfarligt sjöfylleri har aldrig accepterats och ska heller inte accepteras i framtiden. Men, precis som med all annan lagstiftning, måste lagstiftarna vara öppna för utvärderingar av de bestämmelser som införs. Detta inte minst som effekten på dödsfall till sjöss på grund av alkoholintag inte förefaller påverkats. Har då lagändringen bidragit med det som var syftet med en skärpning? Om inte, har då lagskärpningen istället inneburit ett negativt ingrepp i den trivsamma miljö som vi och våra besökande turister i svenska vatten vanligtvis förknippar med ett aktivt fritidsbåtliv?

Vi i Sverige har sedan den nya lagens införande alltså tagit oss rätten från staten 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 den sakliga kritik som framkommit på området. Efter fyra år med en skärpt sjölag vad gäller endast minimal promillehalt i blodet som tillåten, krävs därför en utvärdering för att se om den skärpta lagstiftningen har gett den effekt som eftersträvades. I annat fall måste det övervägas att återgå till en ordning som gällde och uppenbarligen fungerade tidigare.

I detta perspektiv har våra omkringliggande länder, som vi delar vattenområden med, vanligen kommit fram till att en övre gräns för alkoholhalten i blodet vid framförande av fritidsbåt ska begränsas till 0,5 promille. Det är en gräns som ger ett rimligt

svängrum för ett socialt liv till sjöss samtidigt som den enligt vår uppfattning är betydligt mer väl avvägd till de risker och ansvar man alltid har som båtförare. Det är därför sammanfattningsvis en väsentlig skillnad mellan att åka båt i 15 till 25 knop (28–46 km/h) på öppet vatten och breda vattenvägar jämfört med och att fara fram i en bil i 90 km/h eller högre på mycket snäva och oundvikligen direkt mötande trafik, något som troligen bör avspeglas i en reviderad sjölag efter en utvärdering av vad den aktuella skärpningen från år 2010 för med sig.

.

*Finn Bengtsson (M)*

*Lars-Arne Staxäng (M)*

*Mikael Cederbratt (M)*