

Remissvar dnr Ju2019/03808/L5

Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22)

1. Lagändringens förutsättning - själva grundvillkoret för att den skulle få genomföras.

Ett delkriterium för att 0,2-promillegränsen för fritidssjöfarten skulle få införas var att den inte skulle omfatta fler fartyg (fritidsbåtar) än nödvändigt. Förutsättningen för att få ändra lagen var att 0,2-promillregeln endast skulle få omfatta den kategori fritidsbåtar som lagstiftaren verifierat som potentiellt farliga för andra som vistas på sjön och utgör motsvarande kollisionsrisk som motorfordon i vägtrafiken. Läs mer i betänkande 2009/10 CU 14. I propositionen formulerades lagens förutsättning enligt följande:

“Enligt regeringens uppfattning kan tiden nu vara mogen för en promillegräns för sjötrafiken som motsvarar den som gäller för vägtrafiken. Det gäller förutsatt att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken kan någorlunda jämföras med vägtrafiken”.

De underlag som fanns kan inte i fakta påstås ha uppfyllt förutsättningen för en lagändring. I en rättsfallstudie gällande sjöfylleri avseende omkomna eller svårt skadade har Sjörettsinstitutet (”Marine intoxication in Swedish case Law”) slagit fast att av de alkoholrelaterade sjötrafikolyckor som skett från 1994 till lagens tillkomst 2010 så har ingen olycka orsakats av promillehalter lägre än 1,0 promille (förutom en med tvekan på 0,8 promille) av typer av fritidsbåtar som är över 10 m eller som kan göra minst 15 knop. M a o inom promillezonen 0,2 till 1,0 promille fanns inte några alkoholrelaterade sjötrafikolyckor med omkomna eller svårt skadade att komma till rätta med enligt fakta.

Sjörettsinstitutets rättsfallsstudie visar tydligt att de som varit inblandade i alkoholrelaterade sjötrafikolyckor haft promillehalter som var olagliga redan före 2010 - promillehalter från 1,0 promille och långt därutöver.

0,2-promillregeln infördes således utifrån rena spekulationer och gissningar kring vilka sjötrafikolyckor som skulle kunna inträffa på låga promillen. Lagändringen för fritidssjöfarten gjordes helt enkelt i strid mot dess förutsättning då evidensbaserade underlag saknades - vilket bl a hovrätten över Skåne- och Blekinge påpekade i sitt remissvar. Tidigare lagstiftning, byggd på den pragmatiska ansvarsregeln för hela fritidssjöfarten, var tillräckligt sträng och väl avvägd för att motsvara de klart skiftande förhållanden som råder till sjöss och samtidigt ge en tillfredställande god sjösäkerhet. Tidigare lagutformning, som inte heller tillät något som helst ”fyllerbetende” till sjöss men villkorades med ansvarsregel vid lägre promillen, var en lagstiftning som gjorde att sjöfolk mötte både lagstiftaren samt ordningsmakten till sjöss med respekt och hade stort förtroende för dessa. Nu ser vi tydligt att motsatsen uppstått, vilket urholkar det allmänna rättsmedvetandet.

2. Är utredaren vilsledd eller hjälper utredaren själv till att vilsleda?

Efter att ha granskat utredningen uppstår misstanke om att utredaren hovrättsrådet Anne Rapp gjort sitt arbete utifrån en nykterhetspolitisk agenda. Alltom02promillepasjon.se har genom åren haft kontinuerlig kontakt med berörda politiker och myndigheter och vi ser även där ett tydligt mönster av att makthavarna i Sverige har en dold nykterhetspolitisk agenda gentemot skärgårdsbor, båt- och sjöfolk -Låt oss påvisa tre exempel;

-I Transportstyrelsens (TS) underlag fanns när lagen tillkommit en formulering som uttryckte att den lagändring som skett skulle ses som ett delmål inför ytterligare lagskärpning, så att fler fritidsbåtar skulle omfattas. När Alltom02promillepasjon.se påpekade att sådan "lobbying" inte fick drivas av en myndighet så tog TS bort det.

-TS skriver i februari 2012 i "Strategi Säkrare båtliv 2020 sidan 12: "Antalet olyckor är beroende av hur många som ägnar sig åt båtliv. Därför bör dödsolyckstalen relateras till aktivitetsnivån. Om det aktiva båtlivet skulle minska till år 2020 innebär det också att de satta målen bör justeras ner och vice versa."

Detta självklart för att en rättvisande bild statistiskt ska kunna avläsas. Men när trenden nu varit tydlig att båtlivet minskat drastiskt - i takt med att folk upptäckt nya lagen - och detta även följt olycksutvecklingen ganska så proportionellt så har TS frångått villkoret att olyckstalen ska mätas i relation till antalet som vistas på sjön.

-I TS underlag före 2010 fanns en formulering som konstaterade att "Båtliv är en säker fritidssysselsättning". Men den formuleringen ändrades av TS när Alltom02promillepasjon.se i sitt material lyft fram och refererat till att den formuleringen TS använde var helt korrekt - att båtliv just är en säker fritidssysselsättning! Då ändrade TS formuleringen till; "Båtliv är en ganska säker fritidssysselsättning" - allt för att försvara lagändringen och komma ifrån kritik mot den.

-Alltom02promillepasjon.se har påpekat för regeringen att i deras regleringsbrev till Kustbevakningen (KBV) har formulerats att KBV ska arbeta utifrån identifierade problembilder. När Alltom02promillepasjon.se önskade få underlag på vilka dessa identifierade problembilder är då strök regeringen den formuleringen.

Detta påvisar ett tydligt mönster av att "makten" hela tiden styr bort alla möjligheter till att kunna påvisa lagändringens poänglöshet vad gäller ökad sjösäkerhet. Och när utredningen granskas så blir misstanken uppenbar att hovrättsrådet Anne Rapp även har den agendan.

3. Detaljerad fallstudie gällande alla typer av fritidsbåtolyckor från 2011 till 2018 som inträffat.

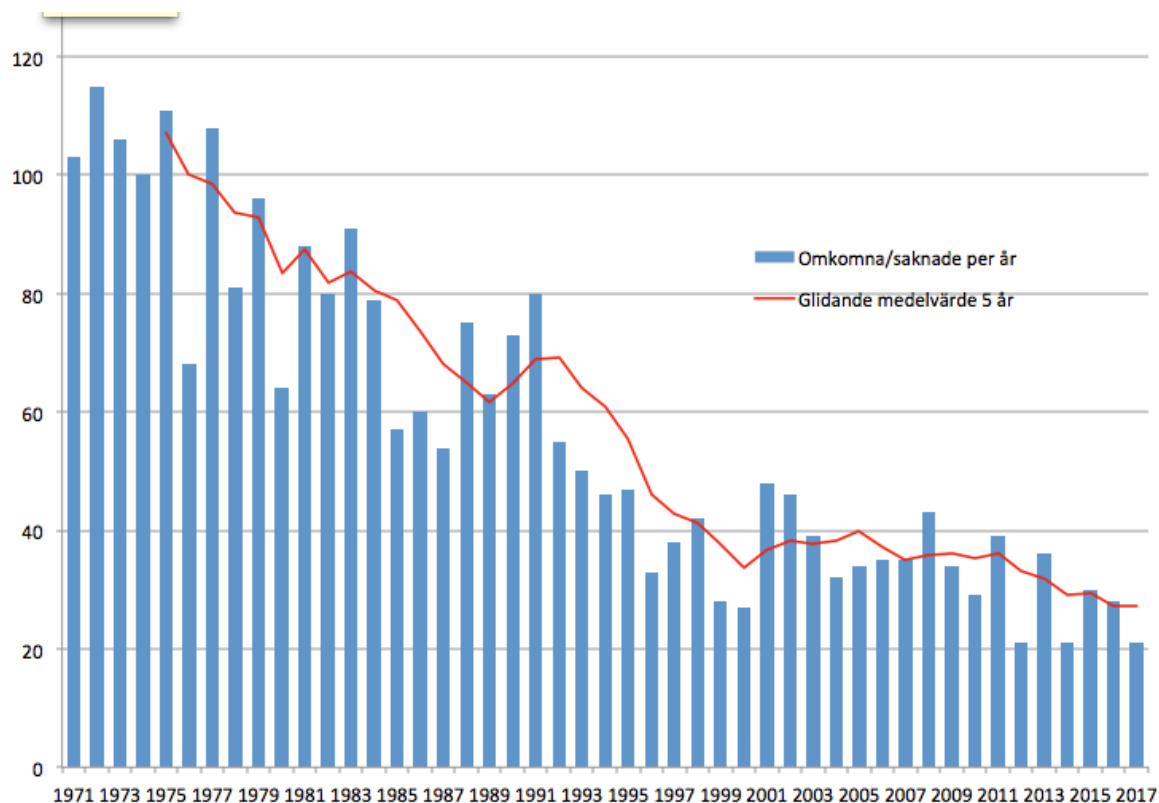
Alltom02promillepasjon.se har genom ett samarbete med TS utfört en detaljerad fallstudie *gällande alla typer av fritidsbåtolyckor från 2011 till 2018 som inträffat*

Avsikten var att klarlägga den av justitieministern beställda utvärderingen - utreda vad den egentligen kommit fram till. Denna fallstudie indikerar - utifrån vissa tydliga samband gällande på vilket sätt dessa fritidsbåtrelaterade olyckor har inträffat och med vilken båttyp - det Sjörättsinstitutets studie visar på sedan 1994, nämligen att det förekommer fortsatt knappt mätbart med förolyckade i sjötrafikolyckor som orsakats av lägre promillehalter med typer av fritidsbåtar som lagändringen adresserar. Men studien vi gjort slår också fast att den av justitieministern beställda utredning är behäftad med andra flagranti vilseledande felaktigheter. Den är så pass bristfällig att utredningen faktiskt är av intet värde.

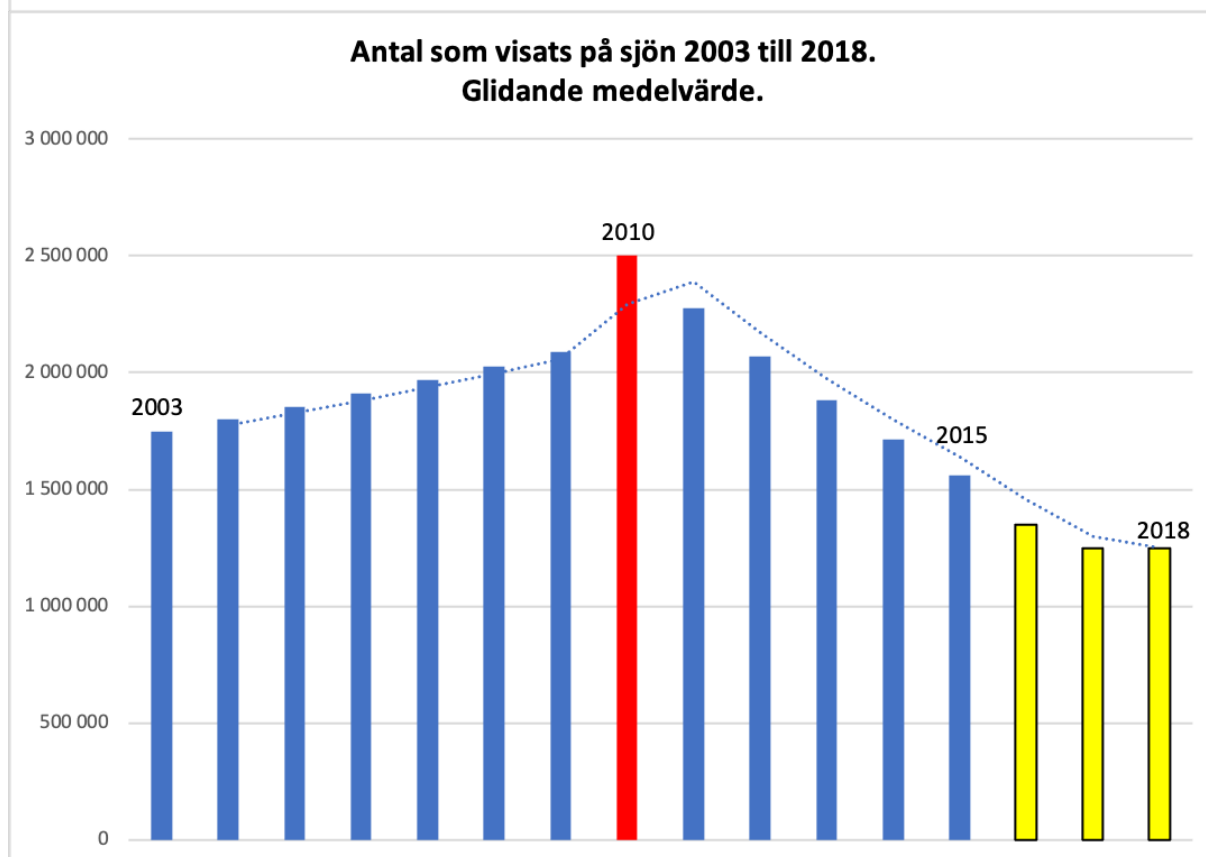
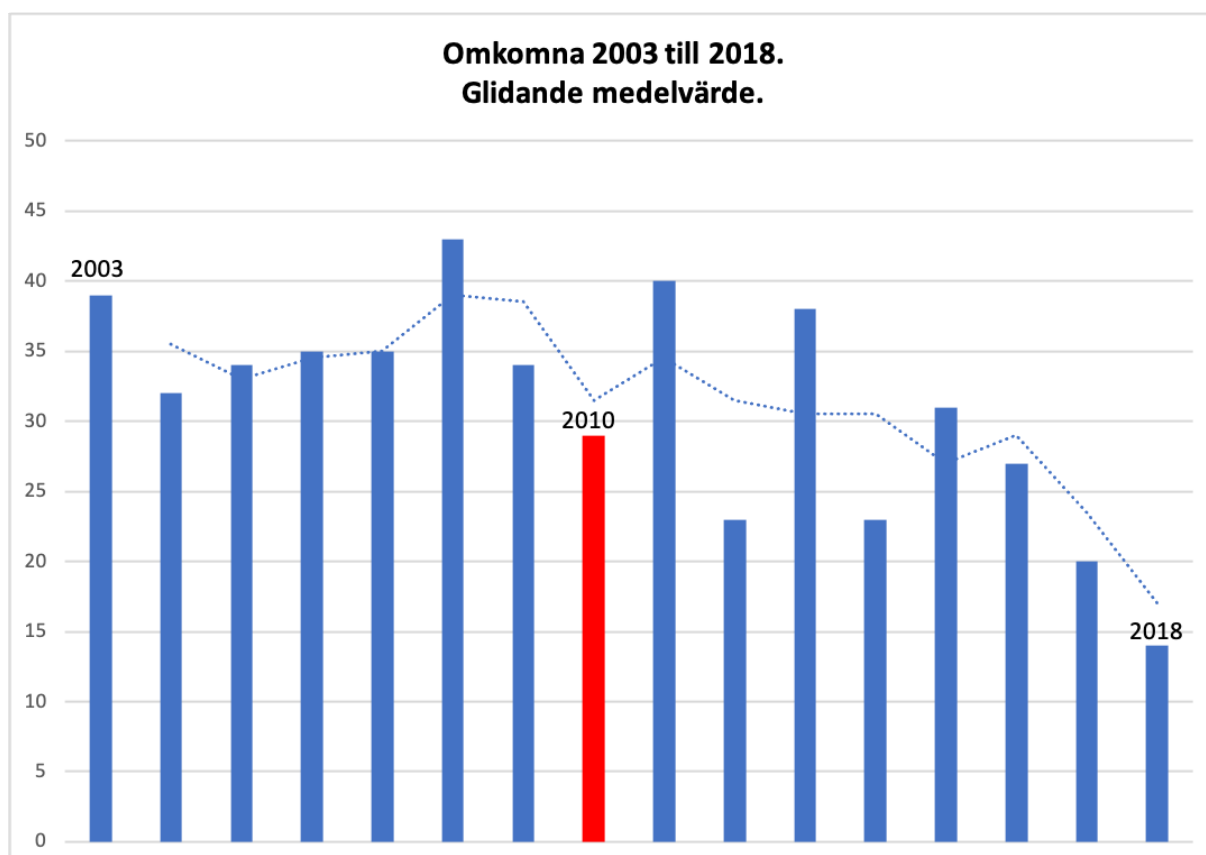
Justitieministerns uttalande om att de fritidsbåtrelaterade olyckorna har minskat med 30 procent är "fake news".

Påståendet om att olyckorna minskat med 30 procent skulle inte kunnat framföras av regeringen/justitieministern om inte kriteriet om att antalet förolyckade ska sättas i relation till hur många som vistas på sjön strukits.

Det som är sant är att de fritidsbåtrelaterade olyckorna har haft en fallande linje sedan 70-talet och har alltid varit få i jämförelse med antalet som vistas på sjön.



Enligt fakta vistades 1,8 miljoner på sjön året 2004 - 2 miljoner på sjön 2008 - siffran 2,5 miljoner var det året 2010 samt 1,5 miljoner året 2015, och sannolikt med de observationer man gjort så följer antalet omkomna proportionellt antalet som vistas på sjön även efter 2015 - men där finns inte uppgifter då TS upphört att redovisa det. Görs en graf efter dessa värden från 2003 till 2018 på antalet som vistats på sjön med ett glidande medelvärde - ihop med en annan graf på det glidande medelvärdet på förolyckade per år - så framgår att det lika gärna går att tolka fakta som om att antalet förolyckade sedan lagen ändrades 2010 inte alls sjunkit med 30 procent - utan antalet som vistas på sjön och antalet som förolyckats ligger i paritet i det närmaste - så trenden nedåt för förolyckade sedan 2010 är i det närmaste den samma som de åtta åren innan.



4. Statistik på typ av fritidsbåtar och promillehalter på förolyckade.

Statistik över verifierade typer av båtar i fritidsbåtrelaterade olyckor över åren 2011 till 2018:

Roddbåtar 33 ST

Segelbåtar 24 st - varav 2 st över 10 meter, d v s har 0,2-promillekrav

Kanoter 16 st

Båtar som kan göra mindre än 15 knop 20 st = - d v s har inte 0,2-promillekrav.

Förtöjda 31 st

Båtar med okända maxfarter 76 st

OBS: De förtöjda kan självklart omöjligt sägas orsakat fartrelaterade sjötrafikolyckor.

Statistik över promillehalter på förolyckade i fritidsbåtrelaterade olyckor över åren 2011 till 2018:

Totala antalet oavsett alkohol 211 st (not; med reservation kring tolkning av olycka)

över 0,0 till 0,19 promille = 13 st.

Från 0,2 till 0,5 promille = 6 st

Från 0,2 till 01,0 promille = 26 st

Från 0,5 till 1,0 promille = 20 st

Över 1,0 promille = 78 st

5. Utredaren vinklar alkoholens betydelse för sjösäkerheten på ett osant vis.

Regeringens utredning slå fast:

"En stor del av dem som omkommer har varit alkoholpåverkade och inte en försumbar andel av dem, 16 procent, har haft förhållande låga alkoholhalter (upp till 0,5 promille) i blodet. Statistiken talat alltså för ett tydligt samband mellan alkoholpåverkan och olyckor till sjöss".

Utredaren börjar med att räkna fram av totala antalet förolyckade så har "ca 50 procent alkohol i kroppen" - d v s av de totalt 211 st som förolyckats. Av dessa alkoholrelaterade som är 127 st är det 13 st som har lagliga promillen och vedertagna som ofarliga - dvs lägre än 0,2 promille. Så till att börja med - när utredaren räknar generellt då borträknar hon sunt de 13 st och kommer fram till ca 50 procent. Uträknat så här 127 st - 13 st = 114 st och 114 st av 211 st utgör 0,54 procent.

När utredaren ska tillmötesgå sin beställare, justitieministern, då räknar hon även in de som ligger lägre än 0,2 promille. I uttrycket "16 procent har upp till 0,5 promille" räknar hon alltså in de 13 st som är lagliga promillen - för att kunna höja procentandelen av de med; "upp till 0,5 promille". Och här räknar utredaren dessutom sin 16 procentiga andel på de som har

alkohol i blodet, allt för att höja procentvärdet. Hon anger alltså inte de 16 procenten sett på det totala antalet förolyckade, utan specifikt på de med alkohol i blodet.

Av de förolyckade som har upp till 0,5 promille så är dessa 20 st och vid närmare granskning är det endast 7 st av dem som återfinns inom zonen 0,2 till 0,5 promille. Övriga förolyckade 13 st har promillehalter mellan 0,0 och 0,19 promille, vilka alltså är dels lagliga promillehalter samt dels helt vedertagna som icke olycksbringande promillehalter i trafik. Dessa promillehalter - utan någon som helst betydelse för säkerheten - tar alltså utredaren med i sitt försvar av lagändringen. 7 st utgör 3 procent på det totala antalet - den siffran borde utredaren presenterat.

Intressant är att betona att av dessa 20 st förolyckade så tyder tillgänglig statistik/info på att detta innefattar olyckor med förtöjda båtar, kanot samt roddbåtar - vilket inte alls är olyckor som någorlunda kan jämföras med vägtrafiken. Att hänvisa till förtöjda båtar som trafikrisk är ju som att påstå att den som är på väg till eller från sin bil och omkommer (av okänd anledning) ska statistiskt klassas som att denne varit ute i trafiken med sin bil och omkommit.

Utredarens analys går på tvärs med studier vad gäller alkoholens inverkan på säkerhet i trafik - vilket inte minst andra nordiska grannländer vilar sig på i sin analys kring att inte införa 0,2-promillegräns för sin fritidssjöfart - och det är i o m detta saken avslöjas och blir uppenbar; 0,2-promillegränsen inom sjölivet i Sverige är ingen trafiklagstiftning med utgångspunkt i att öka trafiksäkerheten till sjöss utan helt enkelt en nykterhetspolitisk lagstiftning. Man avhänger medborgarna sitt egna ansvar inom just fritidslivet till sjöss. Och detta genom att manipulativt åberopa trafiksäkerhetsskäl som legitimering av denna "morallag". Folkhälsan ska detaljstyras vad gäller alkohol just i närheten av vatten är uppenbart vissa politikernas tydliga uppfattning - och myndigheterna dansar med.

6. Utredaren berör inte hur stort problemet är som lagändringen ska lösa.

Låt oss nu återkomma till den högst självklara parametern som en sund och ärlig statistiker gör - och ta hänsyn till hur många som vistats på sjön över de åtta åren 2011 till 2018 när olycksutvecklingen granskas. För att klargöra vilket problem som söker lösas.

Vi räknar på ett snitt på 2 miljoner människor som vistas på sjön per år - det blir $8 \times 2 = 16$ miljoner människor - vilka förmodligen dessutom tagit fler båtturer än 1 st per år. Men låt oss hålla oss till det att de tagit 1 st båttur var och räkna på det.

Totalt antal förolyckade är 211 st på 16 miljoner - och kom ihåg, då talar vi upprepat om att inget pekar på att det är olyckor som kan liknas vid omkomna på g a olyckor av vägtrafikkaraktär.

211 st förolyckade genom 16 000 000 vistelser ute i fritidsbåt på sjön ger värdet 0,00001319 procent. Det är den procentsiffran som är problemets storlek överlag inom fritidsbåtlivet.

Beakta sedan siffran 7 st som utgör de som omkommit med alkoholhalt i blodet från 0,2 till 0,5 promille vilket ger 7 st förolyckade genom 16 000 000 vistelser ute i fritidsbåt på sjön som ger värdet 0,000000044 procent. Detta är alltså olycksstorleken på "försvaret" för att inte höja promillegränsen enligt t ex SWEBOAT:s rekommendation till 0,5 promille.

18 st är det som omkommit med alkoholhalt i blodet från 0,2 till 0,8 promille vilket ger 18 st förolyckade genom 16 000 000 vistelser ute i fritidsbåt på sjön som ger värdet 0,0000011 procent. Detta är storleken på "försvaret" för att inte höja promillegränsen till Norge:s nivå 0,8 promille.

Bedöms sedan beräkningen mer specifikt gällande de underlag i fakta som finns på vilka som omkommit i kollisioner i sjötrafikolyckor p g a promillehalter från 0,2 till 0,8 och i de båtar nya lagen omfattar så blir beräkningen i det närmaste 0 st förolyckade och 0 st genom 16 000 000 vistelser ute i fritidsbåt på sjön blir självklart 0 procent. Ma o ord är det beviset på att 2010 tog sig politiker an ett inte problem som inte fanns - för det saknades en identifierad problembild.

Som synes så avslöjas här vilket ickeproblem som skulle lösas med vår unika nya sjöfyllerilag - och det till dyra samhällsresurser och till förtret för sjöfolket som är helt i händerna på sina båtar - då båten är lika viktiga som benen man står på.

7. Utredaren menar att 0,2-promilleregeln är effektiv.

Utredaren föreslår inga ändringar i lagen utan anser den fyller sin uppgift och är effektiv. Ja det är den så till vida att man absurdt nog lagstiftade upprepat mot ett beteende som redan var olagligt. Det som var effektivt i gamla lagen förbättrades således inte av lagändringen. Lagändringen blev onödig. Betonas kan att lagändringen inte gick att seriöst och sakligt exakt utvärdera. Skulle så ske ska det göras en studie likt den Sjörättsinstitutet gjort gällande rättsfall och fylleri till sjöss och sjötrafikolyckor, för att exakt se om det återfinns några omkomna där lägre promillen varit olycksskapande bland båtar lagen adresserade.

Vad utredaren gör för att överhuvudtaget kunna utreda lagändringen är att denne blandar äpplen och päron hejvilt i sina slutsatser kan man säga. TS har informerat utredaren om att de sällan får info om båttyper. Detta reagerar inte lagutredaren alls på. Fast utredningen skall utreda nya lagen som handlar om fritidsbåtar som är minst 10 eller kan gå i minst 15 knop. I de underlag som finns kring olyckorna så kan man dock lätt avläsa att olyckorna handlar väldigt mycket om båttyper som inte innefattar 0,2-promilleregeln men ändå så utreder utredaren dessa huruvida den nya lagen haft effekt på dessa. Hon utreder alltså i mångt och mycket andra båtar än lagändringen handlar om, därtill utreder typer av olyckor som lagändringen inte sökte komma tillrätta med - men hänvisar ändå samtidigt i sitt försvar av lagändringen till att det handlar om att rädda liv i trafiken till sjöss, fast det är andra typer av olyckor hon använder sig av i sitt försvar - sjöolyckor som inte har ett skvatt med trafiksäkerhet att göra. Utredaren trixar uppenbart fram ett resultat som ska passa någon speciell mottagare - av allt att döma diverse adresserade sårintressen.

8. Utredaren hävdar att 0,2-promilleregeln är populär

Utredaren menar att Båtlivsundersökningen 2015 bekräftar att 0,2-promilleregeln är populär. Som man frågar får man svar... -Och vad säger de som bor och vistas i skärgården osv?

Man ska komma ihåg att alkohol är stigmatiserat och att vara emot en viss utformning av en sjöfyllerilag är inte det samma som att vara för fylleri till sjöss. Att svara på något som eventuellt kan ge uttryck för att man skulle vara förespråkare av sjöfylleri säger sig självt att många inte vill ansluta sig till av rädsla att bli stämplade som oansvariga. Utredaren berör inte närmare hur frågan ställts och till vem. Exakt den grupp som upplever de mest negativa

konsekvenserna bör självklart lyftas fram och tas hänsyn till - de som är berörda mest av lagstiftningen helt enkelt - och spegla deras upplevelser och reflexioner.
Lagar ska inte baseras på populism utan på empiri. Och i en demokrati ska minoriteter värnas.

Att utredaren, ett hovrättsråd, åberopar detta stöd för 0,2-promilleregeln på fritidssjöfarten är anmärkningsvärt. Inte minst för det strider direkt mot det professor i straffrätt Nils Jareborg kommit fram till - på regeringens uppdrag - ska vara de tio rättsstatliga principerna:

- 1) Brott förutsätter att en gärning typiskt sett kränker eller hotar ett rättsligt erkänt intresse eller värde, som är möjligt att konkretisera och som ytterst kan föras tillbaka på individens intressen och värderingar.
- 2) Kriminalisering måste vara generell, dvs. avse brottstyper.
- 3) Bestraffning är samhällets mest ingripande och förnedrande sanktion. Kriminalisering bör därför enbart tillgripas i sista hand. För att kriminalisering skall framstå som befogad bör enligt Åklagarutredningen-90 således följande faktorer föreligga:
 - a) ett beteende kan föranleda påtaglig skada eller fara.
 - b) alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller kräva oproportionerligt höga kostnader.
 - c) straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.
 - d) straffsanktion skall utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskade beteendet.
 - e) rättsväsendet skall ha resurser att klara den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Dessa principer återkommer även bland regeringens allmänna överväganden i den proposition som förslaget resulterade i (prop. 1994/95:23, s. 52 f.). Riksdagen ställde sig bakom regeringens uttalanden och underströk för sin del att kriminalisering som metod för att försöka hindra överträdelse av olika samhällsnormer bör användas med försiktighet.

Mari Heidenborg Hovrättslagman Svea Hovrätt.
(Hovrättskollega till utredaren Anne Rapp):

”När staten vill agera kraftfullt mot någon företeelse i samhället blir lösningen i alltför många fall att införa en straffbestämmelse. Att använda straffrätten är emellertid kostsamt och innebär dessutom en kännbar maktutövning mot den enskilde. Det är därför angeläget att straffrätten endast används i de fall det är särskilt påkallat och att lagstiftaren i andra fall väljer andra metoder för att komma tillrätta med ett oönskat beteende”

Det är anmärkningsvärt att ett hovrättsråd inte tar notis om detta i utredningen fast denne hade kännedom om saken samt därtill även är ett hovrättsråd.

9. Reflexioner kring negativa lagkonsekvenser saknas i utredningen.

Bara i förbigående har utredaren nämnt att det finns de som kritiserat lagändringen. Ingen djupare analys görs vad det grundar sig i.

10. Reflexioner kring prioriteringar av samhällets knappa resurser saknas helt i utredningen.

Var de fritidsbåtrelaterade olyckorna sker är en väsentlig sak utifrån lagens förutsättning.

Det faktum att de förolyckade ensidigt återfinns i små insjöar, hamnar och liknande - och att det ständigt pekar på att det inte handlar om några sjötrafikolyckor med påkörda eller krossade offer - och att olyckorna sker på kommunalt räddningsområde tar utredaren ingen notis om, trots kännedom om saken. Inte heller att KBV och sjöpolis är övervägande operativa på statligt vatten - inte kommunalt. Något TS påvisar i sin statistik - fakta som utredaren även är satt på. Noterbart är att endast 29 procent av de fritidsbåtrelaterade olyckorna (61st av totalt 211 st) har inträffat där KBV och sjöpolis är operativa.

Inte ett ord nämns om huruvida denna lag är sund och proportionellt kostnadsmässigt vettig att vidmakthålla. Extra tänkvärt i dessa corona-tider. Utredaren reflekterar inte över resursslöseriet att hårdbevaka vatten som inte har eller haft någon egentlig identifierad problembild vad gäller alkohol i fritidsbåtrelaterade olyckor utifrån lagändringens parametrar - d v s bevaka de fartyg (fritidsbåtar) lagstiftaren ansåg nödvändigt att belägga med 0,2-promillekrav.

11. Utredaren framhåller att sjöfylleribrott har minskat.

Då kan först nämnas att det tog ganska lång tid innan sjöfolk förstod att nya konstiga förvirrande ologiska regler införts gällande vad som numera är sjöfylleribrott. Före 1 juni 2010 innebar sjöfylleribrott enkom att en person uppträtt ovarsamt till sjöss p g a alkohol. Sedan 1 juni 2010 ändrades det hela till att sjöfylleri de facto kan betyda att en person uppträtt ansvarsfullt till sjöss och framfört sin fritidsbåt betryggande och ändå dömas för sjöfylleri bara för att en alkoholmätare visar ett visst värde mellan 0,2 och 1,0 promille - och detta grundat endast på fritidsbåtens längd eller topprestanda. Två fritidsskeppare med fritidsbåtar med samma deplacement som framförs i lägre fart än 15 knop kan således ha olika promilleregler - och bedöms olika - fast framförandet av respektive fritidsbåt i båda fallen sker på ett betryggande vis.

När det sedermera gick upp för sjöfolket att man kan åka dit för sjöfylleri utan något som helst observerat "fyllibeteende" och att detta kan leda till svidande böter - då upphörde man självklart med att utsätta sig för svidande dagsböter. Bötfäll kraftfullt vad som helst - t ex att bära vita t-shirt i fritidsbåten - och vips så minskar användandet av vita t-shirts. Men vad har uppnåtts mer än ett ändrat beteende - har sjösäkerheten höjts?

Att trumpeta ut att "sjöfylleriet minskat" - bara för att byråkrater "uppfunnit" att "sjöfylleri" ska kunna betyda två olika saker - det urholkar totalt begreppet sjöfylleri och dess egentliga allvarliga innebörd. Den som åker dit för verkligt "sjöfylleri" kan gömma sig bakom att det bara behöver betyda just ingenting - och den som åker dit för "sjöfylleri" fast denne har skött

sig klanderfritt kan smutsas ned av att kunna stämpas som ett "oansvarigt fyllo" till sjöss. Vice versa "saboterar" de facto fallen för varandra.

Båtlivet har minskat sedan lagen infördes och detta beror på helt andra faktorer än 0,2-promilleregeln hävdar utredaren. Självklart finns andra faktorer - inte minst för 0,2-promilleregeln de facto omfattar alla ombord - för bistår någon skepparen med framförandet av båten så kan denne godtyckligt bedömas avgöra säkerheten ombord. Vilket är en regel som finns i "gamla lagen" också - men då från 1,0 promille och uppåt. Och inte minst detta visar på att vägtrafik och fritidsjöfart är två vitt skilda saker. När döms en passagerare för rattfylleri i personbil?

Men genom nya lagskrivningen kan alltså en passagerare som kanske endast intagit en måltidsdryck som innehåller en smula alkohol åka fast. Och observera; har vederbörande högre nautisk kompetens eller specifik vana vid båten ifråga så kan denne ändå utpekas som ansvarig och dömas för sjöfylleri utan att ens bistått med någon syssla ombord som påverkar färden.

Kustbevakningen uttryckte i Aftonbladet 22 juli 2016: "*Käkar du godis till sjöss? -Då kan du åka dit för sjöfylleri*". Folk tröttnar självklart på båtlivet när värdefulla semesterdagar riskerar bli avbrutna med rent trams - att man uppträder nyktert klanderfritt men ändå måste slösa bort semestertid på att "formellt" bevisa sin oskuld i en mätutrustning - som i vissa fall kan finnas relativt avlägset med "båtkrängel" till följd osv. Njutningen av frihet under eget ansvar har förbytts i känslan av att vara oskäligt kontrollerad och ofri. Några sådana här negativa samband ser inte utredaren, eller vill inte se. Utredaren har fått mängder med underlag om detta.

12. Utredaren påstår att den nya promillelagen inte nämnvärt skiljer sig från våra grannländer.

Detta är helt missvisande - faktiskt rena "fake news". Det skiljer avsevärt mer än förenar. Våra nordiska grannländer förutom Danmark har tittat på om de ska införa samma 0,2-promillegräns på fritidsbåt. Finlands justitieminister Anna-Maja Henriksson uttryckte: "*uteslutet med promillegräns på 0,2*". Norge har med stöd av deras polismästare två gånger sagt nej då det inte finns några "*alvorliga olyckor i <<sonen>> 0,2 till 0,8*" - d v s just detta som svensk statistik från Sjörettsinstitutet bekräftar att det återfinns inga sjötrafikolyckor med omkomna med lägre promillen till sjöss och dessutom mycket få rent allmänt. Att utredaren går på tvärs med vad våra grannländer slagit fast är anmärkningsvärt - och visar på brist på saklig grund i utredarens arbete.

13. Utredaren menar att det handlar om att rädda liv i trafiken till sjöss.

Ur utredningen:

"Det är inte enbart en fråga om brottsbekämpning utan också om att rädda liv i trafiken".

Här kan vara värt att lyfta fram det Liberalernas dåvarande rättspolitiska talesperson Johan Pehrson, tillika ansvarig för lagpropositionen, uttryckte i SR P1 innan lagen genomfördes:

”personer som kör större båtar som kan vara farliga för andra har ju alla hittills insett att det är rimligt att vara nykter nu blir det krav på att vara nykter”

... han sa även i SR det han också upprepade i SVT 12 juni 2010:

”vill man vara full på sjön då paddlar man kanot”.

Johan Pehrson visste mycket väl hur det låg till - att inget fanns att rätta till! Johan debatterade i SR P1 med Sjärrättsinstitutet representant professorn i sjörrätt Hugo Tiberger - så Johan var väl insatt. Det beteende med ”kanotfylla” han släpper fritt med det uttalandet det beteendet har aldrig varit tillåtet till sjöss. Att ett oansvarigt vingligt ”kanotistfylla” dyker upp på havet i sjötrafiken är högst olämpligt kan man då upplysa den numera gruppleddaren för Liberalerna i riksdagen Johan Pehrson om. Man tror ju att en sådan person ska ha bättre omdöme. Hoppas inte utredaren tagit råd av Johan Pehrson.

Viktigt att slå fast är att Båtlivet har haft oerhört låga olyckstal genom alla år - relativt sett - fast att båtlivet fungerat precis som om fordonstrafiken på land skulle pågått utan krav på vare sig körkort, säkerhetsbälten eller hjälm på MC. Fundera en stund över hur olycksutvecklingen i vägtrafiken skulle sett ut om de säkerhetsdetaljerna i fordonstrafiken inte funnits. Båtliv är inte vägtrafik. Punkt. Mer skiljer än förenar. Hade man inte de säkerhetskrav man har mot kollisioner i vägtrafiken hade omkomna och skadade varit avsevärt mycket högre - det inser alla.

Sjölivet är helt enkelt mer ”förlåtande” och innebär inte samma typer av krav på reaktionssnabbhet m m. Till sjöss är det annat säkerhetstänk som är mest avgörande - som flytvästar, vattentätt mobiltelefon fodral, utbildning. Parametrar som utredaren inte alls reflekterar över. Noterbart är samtidigt att flytvästen inte är någon säkerhetsdetalj som i sig skyddar mot kollisionsskador. Det är detta som ofta blandas ihop på ett mycket ologiskt vis i debatten - att flytväst skulle motsvara ”bilbälte” på sjön - det är en falsk jämförelse.

Att HD skrev ned böterna i en sjöfylleridom med just den hänvisningen att riskerna inte motsvarar de i vägtrafiken säger det mesta om hur galet 0,2-promillkravet är som politikerna infört. Lagstiftaren Johan Pehrson (FP/L) sa i media när han la propositionen; *”400 000 småbåtsägare tycker att jag är en förmyndargubbe”* - han visste mycket väl att han införde en ren morallag.

Det förekommer visserligen alltid s k ”rötägg” överallt i samhället - tyvärr så även till sjöss, även om dessa är ytterst sällsynta. Dessa enstaka ”rötägg” som vårdslost framför fritidsbåtar med höga promillehalter i blodet - de fick KBV från 1 juli 2008 befogenhet att stoppa och mäta promillehalten på plats till sjöss. Utbildning och utrustning var dock på plats först säsongen 2009. Detta var en fullt tillräcklig åtgärd för att hålla oskick borta från sjön - men istället sattes 2010 in enorma resurser på att jaga vanligt hederligt båtfolk som är ute och kopplar av till sjöss på ett harmlöst och ansvarsfullt sätt.

Utredaren borde - om denne ska uppfattas som någorlunda seriös - förorda att man ska innefatta alla fritidsbåtar i nya lagstiftningen - inte minst med tanke på att hovrättsrådet menar att promillehalter t o m lägre än 0,2 promille är farliga. Därtill borde hon förorda att lagen skrivs om så att den inte endast handlar om att rädda liv i sjötrafiken utan även handlar om att rent allmänt rädda liv inom fritidsbåtlivet, dvs komma åt sådana olyckor som hovrättsrådet hänvisar till i statistiken varande ett problem. Då skulle utredaren framstå som någorlunda

logisk i sina resonemang. Att inte förorda en lagskärpning gör att hela hovrättsrådets trovärdighet raseras. Hon förmedlar en känsla av att 0,2-promillekravet omfattar de båtar som finns i olycksstatistiken. Samtidigt som hon vet att flertalet fritidsbåtar inte har nya lagen. Detta går inte ihop. Att det finns en dold agenda avslöjas därmed.

Det som nu framtonar är en rädsla hos politiker för att våga skärpa lagen ytterligare då man noterat hur impopulär 0,2-promillegränsen är och därför förstår att många röster står på spel, närmare en miljon fritidsbåtar har inte 0,2-promillekrav. En miljon "båtröster" går nu före devisen att: "rädda alla liv som går". Nu handlar det om att rädda röster och inte liv till varje pris - det är sensmoralen.

14. Negativa sjösäkerhetsmässiga effekter av lagen.

Utredaren nämner inget om negativa konsekvenser vad gäller sjösäkerheten. T ex att det är först då JRCC nödklassat via VHF kanal 16 som man får bistå vid nödfall om man har 0,2 promille i blodet. När det ofta är "försent" då först får man agera. Att exempelvis bistå en båt drivande mot vassa klippor med barn i får man inte göra, utan nödklassning via JRCC krävs alltid - om någon situation ska räddas. Det går inte att förebygga nöd om man har 0,2 promille osv. Reflexioner kring detta allvarliga problem finns inte med i utredningen.

Se även BILAGA 2 med båtarna i bredd - hur det ska hanteras tar inte utredaren upp. Inget av presenterad problematik som utredaren visste om har utredaren tagit någon hänsyn till. Att det t ex vid 0,2 promille är olagligt att ro ut ett extra ankare med en liten följbåt med uppfälld motor - som vid motordrift kan göra minst 15 knop - det problemet tar inte utredaren upp - se BILAGA 3. Det är ett behov som uppstår vid exempelvis väderomslag. Att rodd av fritidsbåt vid 0,2-promille jämföras med risken att köra bil i vägtrafik är inget utredaren ser som konstigt uppenbart. Vid väderomslag kan även en båt behöva flyttas till exempelvis andra sidan ön eller udden av sjösäkerhetsskäl, det är inget utredaren tar någon som helst beaktning till - att det inte går att göra det i lägre farter än 15 knop vid 0,2-promille bara för båten kan göra minst 15 knop som maxfart. Kan båten däremot inte göra 15 knop då går det utmärkt att vidta den säkerhetsåtgärden vid 0,2-promille. Hur sjö- och skärgårdsliv i praktiken fungerar gör helt enkelt inte utredaren någon notis om. Uppenbarligen är utredaren ingen båtägare eller kan något alls om skärgårdsliv.

15. 20.07.21. Uppdatering av remiss: Bekräftar fel i utredningen.

Utredningen visar att ca 20 personer/16% som omkommit har upp till 0,5 promille och utredaren ser ett tydligt samband här mellan alkohol och olyckor till sjöss.

Enligt utredningen skall bland dessa ej ingå omkomna som legat i vattnet så att alkohol har bildats efter att döden inträffat. Detta är felaktigt slår även [tidningen Skärgården](#) fast då utredaren har ändå använt sig av dessa. Utredaren har här även använt sig av en majoritet omkomna som har laglig promille, det vill säga under 0,2, därtill sådana som omkommit med förtöjda båtar samt båtar som i övrigt ej heller faller under lagens avgränsningar.

Utredaren har helt utelämnat på vilka grunder lagen kom till: “Enligt regeringens uppfattning kan tiden nu vara mogen för en promillegräns för sjötrafiken som motsvarar den som gäller för vägtrafiken. Det gäller förutsatt att förhållandena till sjöss och riskerna med alkoholpåverkan i sjötrafiken kan någorlunda jämföras med vägtrafiken”.

Utredaren använder sig av:

- Förtöjda båtar och förtöjda båtar kan omöjligen anses vara i trafik.
- Döda där alkohol har bildats efter döden fast de uttryckligen i utredningen ej skall ingå.
- Båtar som ej faller inom lagens avgränsningar, kanoter, ekor, segelbåtar

Sammantaget om dessa ca 20st/16% så finns inga, möjligtvis en, som över åtta år kan falla under lagens avgränsningar om det kan styrkas att den var i trafik vid olyckstillfället,

Rekommendationen - inga förändringar av lagen då de ca 20s utgör enligt utredaren ett klart olyckssamband och alkohol på sjön – så stöttar utredaren till stor del sin rekommendation på dessa 16% och enbart härvidlag faller då utredningen i sin helhet.

16. 20.12.01. Uppdatering av remiss

KU anför följande: ([LÄNK](#))

sidan 6

10: Utskottet framhåller att regeringen och ansvariga statsråd har ett övergripande ansvar för att säkerställa att myndigheter informerar regeringen om den aktuella situationen inom 10 respektive ansvarsområde och att informationshanteringen inom respektive departement leder till att ansvarigt statsråd får relevant och behövlig information.

Sidan 8

40. Det är enligt utskottet en självklar utgångspunkt att statsråds uttalanden ska vara korrekta.

sidan 317:

Det uttalande av justitie- och migrationsministern som var aktuellt i granskningsärendet gjordes i ett Twittermeddelande. Utskottet konstaterade att det framgick av utredningen i ärendet att statsrådet i sitt uttalande om arbetslösheten bland utrikes födda 35 redovisade statistik som inte mer än i möjligen begränsad utsträckning inkluderade den grupp uttalandet avsåg. Uttalandet gav därmed en missvisande bild. Justitie- och migrationsministern ansvarar för sina uttalanden och därmed även för att de uppgifter som han lämnar är korrekta.

Det är fastställt att utredningen inte innehåller relevant och behövlig korrekt information och att här finns ett övergripande ansvar av såväl statsråd som myndigheter.

[I denna presentation från regeringskansliet](#) med utredaren och justitieministern anför följande:

Utredaren Rapp 13 minuter in i presentationen: ”positiva utvecklingen” + tydligt samband mellan alkoholpåverkan och alkoholpåverkan till sjöss” + Inget behov att föreslå några ändringar”.

- Den positiva utvecklingen. Den avspeglar sig inte inom promillelagens avgränsningar.
- Det tydliga sambandet. Här avser utredaren dem med upp till 0,5% och 16%.

Detta är nämnt i punkt 15 ovan. Det som utredaren påstår är inte korrekta uppgifter, det ger en missvisande bild.

- Inget behov av att föreslå några ändringar. Som framgår av dels ovan anført samt av Prof. E.m Hugo Tiberg SjärrättsInstitutet fallstudie av 400 domar samt grafisk bild med fördelning av offren på sjön så är det anmärkningsvärt att utredaren inte föreslår några ändringar när hela

59% (118st av ca 200 offer) över utredningens tid 2008 till 2011 omfattas inte av lagen.

Endast 4st omfattas av lagen, d.v.s 0,5 personer/år.

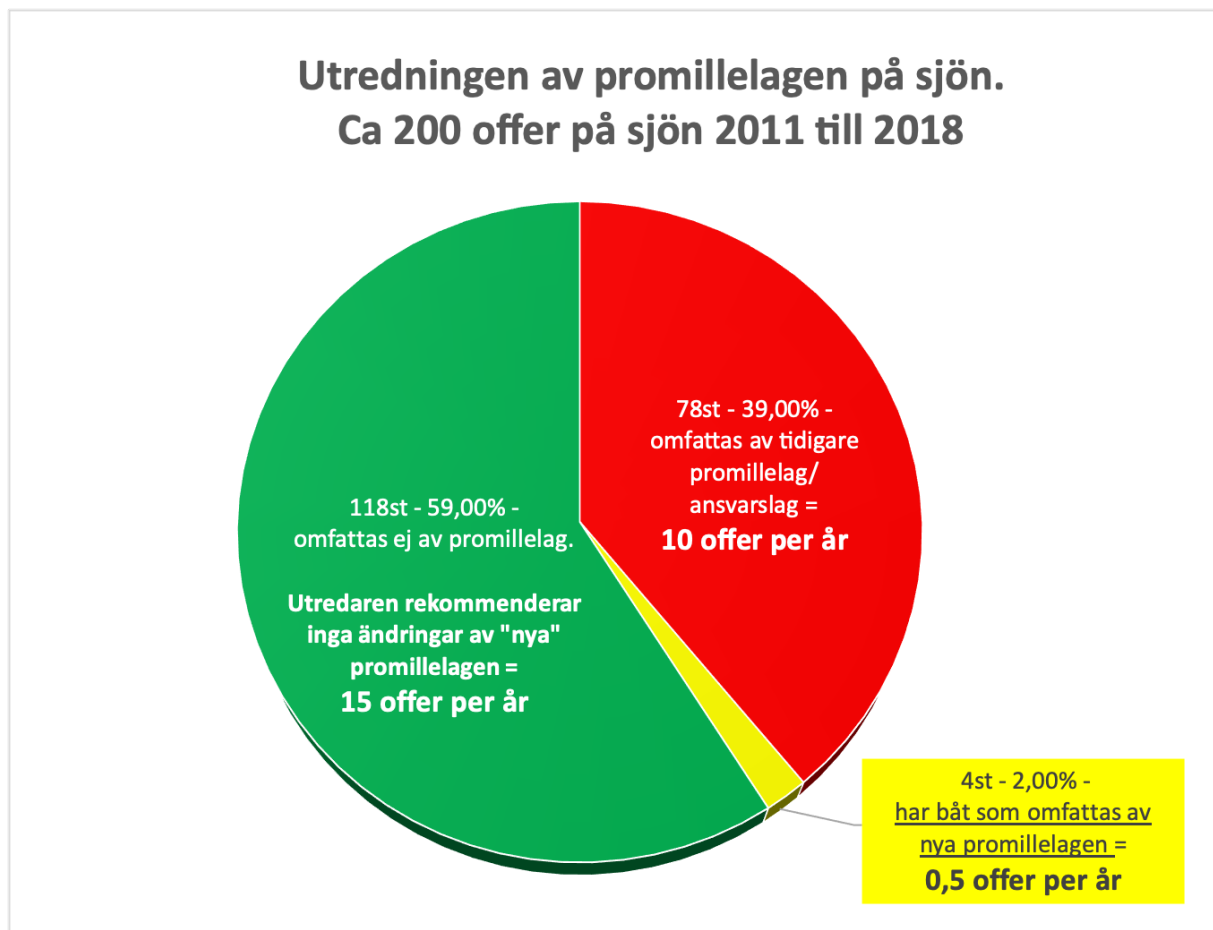
Ett delkriterium för att 0,2-promillegränsen för fritidssjöfarten skulle få införas var just att den inte skulle omfatta fler fartyg (fritidsbåtar) än nödvändigt. Se punkt 1 ovan.

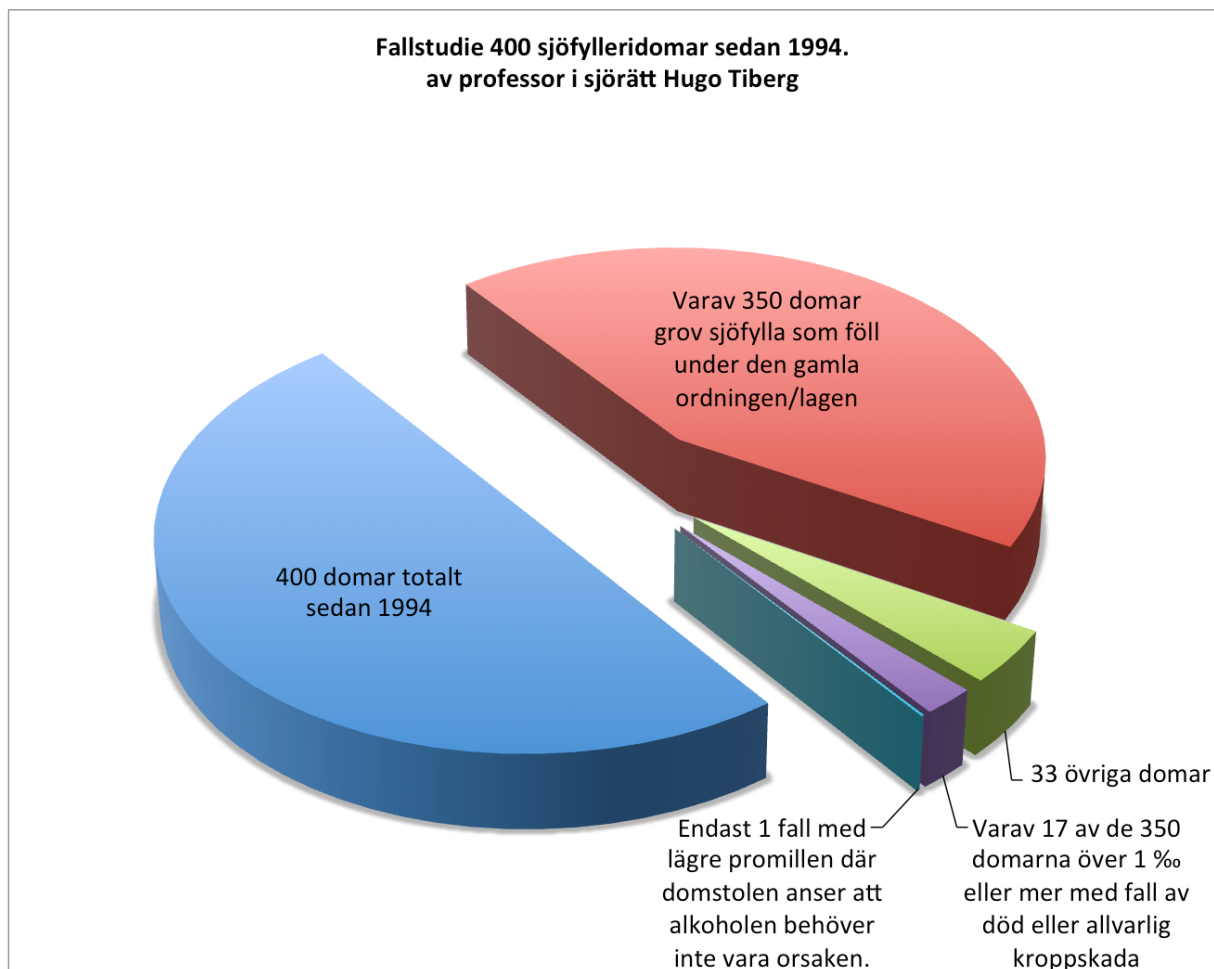
Justitieministern: *Dödsolyckor minskat med 30% bara det tycker jag är ett starkt argument att vi faktiskt har en lagstiftning som har fungerat på ett bra sätt att öka trafiksäkerheten på sjön*".

Justitieministerns uttalande saknar grund för att kunna tillskrivas den nya lagen och därmed utredningen.

Därtill är det en statistisk omöjlighet att dra 30% ur de offer, 4st/ 0,5/år som kan tillskrivas den nya lagens avgränsningar jämte Tibergs fallstudie 400 domar där möjligtvis endast 1 person som med tvekan blivit dömd.

De grunder KU anför såsom prickning av justitieministern - samma grunder föreligger även här för ännu en prickning angående utredningen av promillelagen på sjön.





Ola Ljungberg för www.alltom02promillepasjon.se E-post: alltom02promillepasjon@gmail.com

BILAGA 1: Fallstudie.

BILAGA 2: Båtar förtöjda i bredd.

BILAGA 3: Rodd av båt som kan gå i minst 15 knop.