



WWW.BÅTFOLKET.SE

DEN NYA SJÖFYLLERIREGELN 0.2 PROMILLE - EN VITBOK

En kritisk granskning av den nya lagregeln om sjöfylleri som trädde i kraft den 1 juni 2010.

Vitboken är framtagen av aktionsgruppen *Båtfolket*, en grupp sjöfarare som anser att samhällets resurser ska användas där de behövs, att lagar ska stiftas på saklig grund, uppfylla fundamentala krav på rättsäkerhet samt inte i onödan detaljreglera och moralisera över hur vi medborgare lever våra liv.

Innehållsförteckning

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1 | En ny "sjöfyllerilag" – sammanfattning..... | 3 |
| 1.1 | Vad gäller saken?..... | 3 |
| | Skall man verkligen få vara full på sjön? | 3 |
| | Lagen har inte förbättrat sjösäkerheten | 3 |
| | Båtolyckor har minskat sedan 20 år..... | 5 |
| | Är en båt en bil med roder och rigg?..... | 5 |
| | Internationellt | 5 |
| | Nykriminalisering..... | 5 |
| | Hur skall denna lag kunna utvärderas? | 6 |
| | Vad har lagen lyckats med?..... | 6 |
| 1.2 | Slutsatser – sammanfattning..... | 6 |
| 1.3 | Tre illustrerande aktuella rättsfall | 7 |
| 1.4 | Båtfolket kräver: | 8 |
| 2 | En kritisk betraktelse av den nya "sjöfyllerilagen" | 9 |
| 2.1 | Definition av "full" | 9 |
| 2.2 | Bakgrund till 0.2 lagen | 9 |
| 2.3 | Om "Nolltolerans" | 11 |
| 2.4 | Den irrelevanta jämförelsen mellan biltrafik och båtliv | 11 |
| 2.5 | Förespråkarnas retorik | 15 |
| 2.6 | Kustbevakning och Polis i media. | 16 |
| 2.7 | Konsekvenser av sjöfyllerilagen utöver för den enskilda båtägaren..... | 18 |
| 3. | Fakta, referenser, bilagor och länkar | 20 |
| 3.1 | Formell lagtext..... | 20 |
| 3.2 | Beredningsunderlag, remisser och svar | 20 |
| 3.3 | Forskning om alkohol till sjöss och i vägtrafik | 21 |
| 3.4 | Nykriminaliseringens doktrin. Riksdagens rättesnöre..... | 26 |
| 3.5 | Aktuella politiska utspel | 27 |
| 3.6 | Opinion | 28 |
| | Intressanta debattinlägg/länkar: | 28 |
| | Politiska motståndare till lagen:..... | 29 |
| | Politiska tillskyndare av lagen..... | 30 |
| 3.7 | Regler utomlands..... | 31 |
| 3.8 | Referenslitteratur, statistik och övriga källor | 32 |
| 3.9 | Externa länkar..... | 33 |

1 En ny "sjöfyllerilag" – sammanfattning

1.1 Vad gäller saken?

Den 1 juni 2010 infördes tre lagjusteringar: en ny sjöregel med väsentligt sänkt promillenivå, alkoholkontrollagen med ökat tillämpningsområde och bestämmelser om ökade befogenheter för kustbevakningen – dessa förändringar kallas fortsättningsvis för sjöfyllerilagen.

Sjöfyllerilagen innebär bland annat en fast maxgräns på 0.2 promille alkohol i blodet för att handha en båt. Över denna gräns gör man sig skyldig till så kallat "sjöfylleri". Både den som framför båten och personer ombord med uppgifter som har "betydelse för båtens säkra framförande" omfattas av reglerna. Polis och kustbevakning har nu även rätt att systematiskt stoppa båtar och kontrollera promillehalten även om ingen misstanke föreligger om att besättningen är påverkad av alkohol eller annat medel.¹

Undantaget till denna 0.2 regel är besättning på båtar under tio meter eller båtar som går långsammare än 15 knop. För dem gäller samma regler som den tidigare lagen från 1990. Den tidigare lagen fokuserade på beteende och föreskriver att en befälhavare som är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att han/hon inte kan utföra vad som åligger honom/henne på ett betryggande sätt, kan dömas för sjöfylleri. Vid 1 promille kan grovt sjöfylleri utdömas. Innan 2010 hade kustbevakning och polis inte rätt att stoppa båtar och fartyg för alkoholkontroll utan skälig misstanke, som t ex att båten inte framfördes på ett säkert sätt, att lanternor inte lyste osv.

Skall man verkligen få vara full på sjön?

En av de vanligaste invändningar som möter oss när vi resonerar om sjöfyllerilagen är: "Tycker du verkligen att man ska få köra full på sjön!?". Det i sak extrema yttrandet är ett exempel på nykterhetspolitisk blixretorik.² Att omgående – och utan att egentligen lyssna – polarisera och demonisera en "motståndare" eller någon som dristat sig till att själv fundera över tingens ordning. Vissa frågor i Sverige tenderar att vara skuldbetyngda, svåra att prata om och det är enkelt och bekvämt att ta till klyschor för att ointetgöra alla eventuella avvikare till gängse gällande dogm.

Vårt svar är ett klart och tydligt nej.

Ingen initierad individ eller intressegrupp som ägnar sig åt båtsporten vill uppmuntra till missbruk av alkohol i samband med båtliv. Att framföra en båt "full" är högst olämpligt då man utsätter både sig själv och andra för fara, och är sedan många år förbjudet. Men "sjöfylla" vid 0.2 promille är en omotiverad lag.

Att utnämna 0.2 promille till "sjöfylla" saknar empirisk grund, anknytning i allmänt språkbruk och går inte att relatera till faktiskt skadebild. Kort sagt är lagen en kraftfull lösning på ett problem som inte finns. Vad den däremot gör är att den kriminaliserar båtägare som inte utgör någon fara för andra, än mindre sig själva. Den tar bort och förringar det enskilda ansvaret som säkert sjöliv måste baseras på, slösar med samhällets resurser, krånglar till det för skärgårdsbefolkningen och är en glädjedödare som detaljreglerar människors liv utan sakliga skäl.

Lagen har inte förbättrat sjösäkerheten

Det finns inga bevis för att en promillehalt på 0.2 jämfört med den tidigare lagen räddar liv eller minskar olyckor. Lagen har tillkommit utan empiriska belägg och faktiskt utan att fokusera på den förmodade huvudfrågan: att rädda liv och öka säkerheten till sjöss.

¹ För formell lagtext se 3.1

² Frasen "Tycker du verkligen att man ..." ger 1 miljon träffar på Google

Flera remissinstanser till nya sjöfyllerilagen och andra aktörer inom båtliv var kritiska till lagförslaget och påpekade att andra åtgärder – t ex obligatorisk flytväst tillgänglig till alla ombord – däremot skulle kunna ha en livräddande effekt. Därtill omfattar inte lagen heller den grupp som i särklass (statistiskt säkerställt) utmärker sig i alkoholrelaterade olyckor: män i den övre medelåldern i små båtar ofta i insjöar, utan flytväst som kanske fiskar och har alkohol i blodet. Den nya sjöfyllerilagen är alltså inte bara omotiverad utan också inkonsekvent.

I avgränsade experiment har det visats att man har något sämre reaktionsförmåga om man har några tiondels promille i blodet. Det är sant, men den "relativa risken" tilltar så marginellt vid lägre alkoholnivåer så att den kan räknas bort i det sammanhang som denna försämrade reaktionsförmåga verkar inom.

Aktuell forskning på de gamla reglerna för sjöfylla visar att låga alkoholhalter överhuvudtaget inte går att härleda till ökad risk vare sig i olycksstatistiken eller i tidigare domar. Kustbevakning och polis har inte heller genom sitt agerande kunnat påvisa någon sådant samband.

Sedan den nya lagen kommit till har ingen dom fällts för någon båtägare som genomgått ett sållningsprov och som haft under 1 promille i blodet där brottet varit något annat än just brott mot alkoholregeln 0.2 promille. Inte hastighetsöverskridande, inte vårdslöshet eller andra brott eller tokigheter.

Det är just denna grupp med låg promillehalt och där befälhavaren heller inte begått något fel som har kunna lagföras med hjälp av de nya slumpvisa kontrollerna. Det hindrar inte kustbevakning och polis att i media låta påskina att lagen har stora effekter på säkerheten till sjöss. Dessvärre har det inte med verkligheten att göra.

Den marginellt ökade risk som man tar genom att föra sin båt med små mängder alkohol i blodet är försumbar jämfört med övriga risker relaterat till att handha en båt, att t ex ge sig ut i hög sjö, att fokusera på GPS navigatören, att pyssla med radarn för mycket under gång, att se till lekande barn under gång, att glömma autopiloten, att samtala med sina medpassagerare osv. Kort sagt, ett beteende som bygger på eget ansvarstagande och förnuft. Den i särklass viktigaste egenskapen för säkert sjöliv. En egenskap som vi ska vårda och inte sätta ur spel med onödiga regler och lagar.

Lagens förespråkare talar ofta svävande om att den nya sjöregeln har lett till lugnare fjärdar och uppdragande av så kallade "mörkertal". Detta är retoriskt klavertramp eftersom det är ett ofrånkomligt resultat av att gränsen för sjöfylleri sänkts till dagens nivå och övervakningen intensifierats.

Det finns dock tecken på att sjöfyllerilagen gör att allt fler ligger kvar i gästhamnarna eller stannar hemma då lagen uppfattas som både orättfärdig, bökig, glädjedödande och rättsosäker.

Talet om att det den nya sjöfyllerilagen skulle ge ökad säkerhet saknar grund. Det påvisar kustbevakning och polis själva genom att de inte är kapabla att utläsa eller skilja ut de som har några tiondels promille i blodet än just genom slumpvisa prov. Fakta utifrån domar visar därtill att denna grupp inte heller går att härleda till allvarigare olyckor på sjön.

Båtolyckor har minskat sedan 20 år

Sjö- och båtrelaterade olyckor har minskat konstant de senaste 20 åren³ både relativt och absolut. Detta trots att båtbeståndet både har ökat och att snabbare båtar har tillkommit. I olyckor som kan anses vara alkoholrelaterade har det genomgående rört sig om promillenivåer över redan den tidigare tröskeln för "grovt sjöfylleri" på 1 promille.⁴ Många av dessa ligger därtill betydligt över 1 promille gränsen.

Är en båt en bil med roder och rigg?

Tillskyndande politiker av den nya sjöfyllertilagen och vissa inom rättsväsendet har jämställt båt- och vägtrafik och hävdar att brott mot sjöregeln ska bestraffas lika hårt och efter samma modell som i vägtrafiken. Men bil är i huvudsak transport. Båt kan också vara transport, men är ofta ett sätt att leva. Man umgås, bor, lagar mat på en båt. Även under färd. En båt kan ej heller "parkeras". En båt kan man nästan alltid framföra i den hastighet man själv finner tillräddig eller önskar hålla utan att ständigt behöva väja. I en båt kan befälhavaren under färd lämna över ansvaret att styra, navigera eller hålla uppsikt till annan. Skillnaderna är stora och att jämställa biltrafik och båtliv vad gäller straffsatser får därför absurda konsekvenser.⁵ Även om promillegränsen i vägtrafik är satt att verka inom ett helt annat sammanhang än båtliv så är det belysande att man sedan 1990 års sänkning från 0.5 promille till 0.2 för vägtrafik inte kunnat påvisa någon effekt för olycksutvecklingen.⁶

Internationellt

Sverige är unik i världen med en promillegräns till sjöss på 0.2 promille. Inget land kommer ens i närheten av denna nivå för fritidsbåtar. Andra "båtnationer" har antingen en ansvarslag likt Sveriges tidigare eller en mer realistiskt anpassad promillegräns för båtlivet, klart över de gränser som nu gäller i Sverige.⁷ Ett tänkvärdt perspektiv: Gränsen för piloter att flyga passagerare kommersiellt i USA är 0.4 promille.⁸

Nykriminalisering

Den nya sjöfyllertilagen medför allvarliga problem. Professor Jareborg, vår kanske främsta expert på nykriminalisering - och upphovsmannen till detta begrepp - slår fast i en utredning beställd av regeringen att kriminalisering på nya områden ska ske med stor försiktighet och endast om det finns klara samband mellan det man försöker uppnå och dess straffkonsekvenser.⁹ Den nya sjöregeln har kommit till utan saklig grund och saknar klara samband mellan det man söker uppnå och dess straffkonsekvenser, som därtill är extremt hårda¹⁰ (se nedan exempel på domar).

Den nya lagen saknar helt proportioner och det finns inga skäl att kriminalisera båtförare som har några tiondels promille i blodet. Lagar och regler måste hänga ihop med den situation där de ska användas, i annat fall gröper de ur den bas som de är satta till att upprätthålla. Ingen tjänar på sikt på att det införs illegitima lagar som gröper ur rättsmedvetandet. Ingen vinner heller på att människor straffas för att de ogrundat (och därtill felaktigt) antagits utgöra en fara för andra.

³ Se fakta 3.8.1

⁴ *Sjöfylleri i Svensk Rättspraxis. Professor Hugo Tiberg.* Se Referenser och litteratur 3.8.2

⁵ Se exempel rättsfall

⁶ Se avsnitt 3.3 Forskning. Alkohol till sjöss och i vägtrafik

⁷ Se faktadelen 3.7 för en översiktlig tabell över regler utomlands

⁸ FAA Federal Air Administration. FA Regulation CFR 91.17n. Washington DC

⁹ SOU2006-12. Se speciellt avsnitt 3.3 om nykriminalisering

¹⁰ Se nästa sida för tre rättsfall samt P 2.4 Under rubriken "Konsekvenser av den irrelevanta jämförelsen".

Hur skall denna lag kunna utvärderas?

Politikerna säger att lagen ska utvärderas, och det låter betryggande.¹¹ Men denna ambition är samtidigt en chimär. Bristen på sakligt underlag gör det omöjligt att utvärdera sjöfyllerilagen då det inte finns några olyckor att ta spjörn mot. Eftersom det före lagens tillkomst knappt fanns någon olycka inom det alkohol-härad som den nya sjöfyllerilagen verkar inom, och som går att knyta till alkohol, går det inte heller att påvisa att den haft effekt. Ett faktum Transportstyrelsen bekräftar i sin statistik: *Båtliv är säkert*.¹² En del tillskyndare får fortsätta rättfärdiga sjöfyllerilagen med svepande formuleringar, inpräntade klyschor och andra "moraliska pekpinor".

Kort sagt, en utvärdering blir av nöd "fabricerad" om det är så att man vill finna argument för att ha sjöfyllerilagen kvar. Inte desto mindre är behovet av en utvärdering och förändring akut.

Vad har lagen lyckats med?

Lagen lyckas väl med att krångla till tillvaron för många och tar bort ett litet – men inte oväsentligt – glädjeämne för många av oss på sjön. Att se fram emot att efter tilläggning kunna få välja vår måltidsdryck själva. Enligt forskning om välbefinnande och psykisk hälsa¹³ har just denna typ av små glädjeämnen en stor betydelse för hur vi som människor upplever helheten. Den lilla gest som likt "pricken över i" fullbordar och kröner en fin dag på sjön. Detta glädjeämne har nu tagits ifrån oss - utan sakliga skäl.

Politiker har börjat detaljstyra människors fritid.

1.2 Slutsatser – sammanfattning

- Det är en generell fara för rätts säkerheten att lagar stiftas utan sakliga grunder. I detta fall en helt obefogad och onödig lag som otillbörligt begränsar medborgarnas privatliv. Ett ingrepp i som ytterst ringa har att göra med sjösäkerhet överhuvudtaget.
- Historiska fakta omfattande både biltrafik och båt visar att de som dricker sig "fulla" struntar i befintlig lag oavsett promillegräns. Det finns då ingen reson i att sänka/skärpa en lag som i realiteten endast kriminaliserar ett stort antal ansvarsfulla medborgare som valt båt som ett sätt att leva.
- Riksdagen följer inte egna antagna grundläggande principer för att berättiga nykriminalisering av medborgare i Sverige.¹⁴
- Tilltron till nya lagar och andra politiska beslut minskar. Förtroendet för politiker avtar när "Svensson" upplever sig alltmer fostrad och mästrad av irrelevanta politiska beslut och lagar. En samhällsfarlig trend som göder diskussionen "politikerförakt" eller, dess andra riktning, "medborgarförakt".
- Rättsväsende och tillsyningsmyndigheter klagat ständigt över bristande resurser. Den nya sjöfyllerilagen är ett paradexempel där samhället prioriterar fel och där polis, kustbevakning och domstolar får ägna sig åt pinn-plockning istället för att vara ett stöd för medborgarna.
- Lagen lägger sig på ett omotiverat sätt i var och ens rätt att leva sina egna liv. Vi medborgare skall givetvis ha rätt att med omdöme välja våra måltidsdrycker så länge det inte får konsekvenser för andra och utan att hårt bestraffas utifrån en moralistisk lag.
- Lagen krånglar till vardagslivet för alla som bor i skärgården. Hur länge bör man t ex vänta efter att ha druckit öl till middagen innan man hämtar sina oannonserade - men välkomna - gäster på andra sidan sundet? På sjön och bland öarna finns det sällan några alternativa lösningar.

¹¹ Se bl. a riksdagsmotioner och uttalanden i riksdagen från politiker i olika partier.

¹² *Fakta om Båtlivet 2011*. Transportstyrelsen nov. 2011. Nedladdningsbar PDF på Transportstyrelsens hemsida

¹³ Se 3.8 Referenslitteratur och källor

¹⁴ Se 3.4 om nykriminalisering

- Det är ett osäkert rättsläge i utövandet av 0.2 regeln. Vidöppen för godtycke. Några exempel:
 - Hur kan ordningsmakten vid ett provtillfälle säkert avgöra vem som för tillfället är "befälhavare"?
 - Hur skall ordningsmakten avgöra huruvida det krävs en eller flera personer att säkert framföra båten? Skall den som vindar upp en tamp, råkar titta i navigatorn eller slår på några strömställare räknas? Är någon för ung – eller för gammal?
 - Hur skall ordningsmakten kunna avgöra vilka båtar – och under vilka omständigheter – som kan köras i maximalt 15 knop? Skall de provköra? I förarbetena till lagen nämns visserligen denna möjlighet men används den och på vilket sätt?
 - Hur avgörs i praktiken exakt 10 meters skrovlängd? Gäller det i vattenlinjen? Med eller utan badplattform och peke?
 - Det är oklart när en båt anses vara i "bruk". Vid start av motor? Navigator? Eller om man flyttar/sträcker tamparna?

1.3 Tre illustrerande aktuella rättsfall

- Kvällen den 9 juli 2010¹⁵ så skulle en båtägare på västkusten flytta sin båt. Vädret började bli dåligt och båten låg utsatt för vinden. Tidigare på kvällen hade han druckit ett glas vin och en grogg men kände sig nu inte påverkad av alkohol. Ingen annan fanns tillgänglig för att flytta på båten. Ägaren hävdar därtill att ett motorfel gjorde att den inte gick att köra över 15 knop. När båten sedan flyttades till en närliggande plats stoppades föraren av poliser för att blåsa. Ägaren visade sig ha 0.28 promille i blodet. Polisen hävdar att de inte kunde höra något fel på motorn och bestrider att det var något fel på den. Båtägaren frikändes i tingsrätten men fälldes i hovrätten. Ärendet har nekats prövningsrätt i högsta domstolen. Tilläggas kan att i detta fall fungerade inte polisens stationära alkoholmätare (den så kallade "Evidenzern" som används vid verifiering). Så istället kallade polisen på en polisbil med 2 man från Strömstad 3 mil bort. Allt för att konstatera 0.28 promille.

Detta fall visar på tre saker:

- a) Den nya sjöregeln gör det i princip omöjligt att skydda sin egendom när det behövs. Lagpropositionen antydde ett kryphål genom att kunna åberopa nödregler för att skydda sin egendom. Den möjligheten visar sig vara stängd.
 - b) I sjöfyllerifall visar sig domstolarna benägna att åsidosätta grundläggande legalitetskrav och kan fälla på en polismans uppfattning gentemot den åtalades fritagande uppgift.
 - c) Rättsväsendet felprioriterar sina resurser
- I Uddevalla Tingsrätt¹⁶ fälldes hösten 2010 en båtägare för sjöfylla med 0.2 promille. Han hade lossat tamparna till sin båt, startat motorn, men inte lagt i någon växel. Domen visar att det inte är nödvändigt för fällande dom att båten är i rörelse. Det innebär att det är fritt fram att göra nykterhetskontroller i hamnar, hemnaviken osv. Rättsväsendet felprioriterar resurser.

¹⁵ Uddevalla Tingsrätt 28/9-2010 2915-10. Det sk. Lissåkersfallet

¹⁶ 14/9-2010 3023-10

- I Ångermanland¹⁷ så tog en man över rodret från sin hustru när de närmade sig hemmahamnen eftersom mannen hade mer erfarenhet att köra båten och därför kunde lägga till bättre och säkrare än hustrun. Mannen fick blåsa och fälldes för 0,36 promille eftersom han "ej haft skäl att köra" enligt domen. Domen visar att lagen i praktiken åsidosätter kravet på säkerhet. Den åsidosätter också det personliga ansvarstagandet och säkerhetstänkande som makarna velat använda för att föra båten säkert till plats. Återigen felprioriterar rättsväsendet sina resurser.

1.4 *Båtfolket* kräver:

- Att lagen arbetas om och anpassas till fakta och båtlivets förutsättningar och blir i paritet med våra nordiska grannländer och andra stora sjönationer.
- Att vi i Sverige får ett starkare konstitutionellt skydd mot grundlösa lagar. Att vi säkerställer att människor – som inte utgör en fara för andra – skall få leva sina liv utan politiska pekpinor, tom retorik, tyckande, eller ren moralism från såväl myndigheter som politiker.
- Att polis, kustbevakning m.fl. resurser prioriteras där de verkligen behövs och gör samhällsnytta. Inte för att kriminalisera "båtsvensson". Vi stödjer likväl de nya utökade möjligheterna för ordningsmakten att kontrollera båtar så att de som utgör en fara för andra kan stoppas, kontrolleras och lagföras.

***Båtfolket* kommer att arbeta med att distribuera fakta till berörda, bedriva opinion och därtill följa upp samt via partners sprida hur partier och politiker hanterar detta ärende.**

Du får gärna referera till denna vitbok eller använda dig av materialet.

Mer information om den ideella kampgruppen *Båtfolket* hittar du på www.båtfolket.se. Där finner du även den senaste versionen av detta dokument som uppdateras regelbundet. Där får du också information om hur du på bästa sätt kan hjälpa oss att få till en förändrad sjöregel.

Du kan maila oss på info@båtfolket.se

¹⁷ Tingsrätt B 3001-11

2 En kritisk betraktelse av den nya "sjöfyllerilagen"

2.1 Definition av "full"

Vi börjar med att konstatera att ingen på allvar - varken i Sverige eller i vår omvärld - anser att någon är "full" vid 0.2 promille. Detta är inget annat än nykterhetspolitisk retorik. I sin förlängning är den farlig då det lätt kan bli begreppsförvirring, även i myndighetsutövandet. Ett exempel är ett rättsutslag från hösten 2011 där man i en dom¹⁸ kan läsa "i sitt berusade tillstånd" om en man som hade 0.28 promille i blodet.

I svenska uppslagsböcker definieras i allmänhet någon som är "full" enligt följande:

En person som brukat alkohol i den utsträckningen att han/hon förlorat kontrollen över sitt tillstånd eller beteende.

0.2 motsvarar i stort sett en liten starköl. Ingen frisk människa är ens nära tillståndet "full" då.

2.2 Bakgrund till 0.2 lagen

Eftersom det inte funnits något egentligt behov av denna lag ställer vi oss frågan – varför? Vad är bakgrunden till lagen och varför ger sig lagstiftare och myndigheter på just båtägare som grupp då det inte är befogat?

Båtfolket har ännu inte lyckats få fram bakomliggande fakta om hur denna lag egentligen kom till annat än att vetskapen om att riksdagens nykterhetsgrupp alltid är drivande i att få igenom lagar som begränsar medborgarnas bruk och tillgång av alkohol rent allmänt.

Ett skäl är att man vill likställa båtliv med vägtrafik. 0.2 promille för vägtrafik kom till 1990 och även den utan sakliga grunder.¹⁹ Istället resonerade man om nödvändigheten av så kallad nolltolerans. Man ansåg att medborgarna inte har eget omdöme nog att hantera en rimlig och sakligt berättigad promillegräns.²⁰ Dugligheten och betydelsen av att tillerkänna medborgarna omdöme försvarades av specialister inom kriminologi, lagrätt m.fl. men utan att bli hörsammade.

Trots att *Båtfolket*, andra individer, journalister²¹ och organisationer vi känner har ställt frågan om "varför" till en mängd politiker har vi ännu inte fått annat än svepande svar. Vi citerar här några uttalanden. De visar på ett sorgligt vis både den okunskap de besitter i frågan men även de retoriska tokigheter de frambringar i försök att driva en tes utan rationella argument:²²

- *För mig är det självklart att i princip samma regler bör gälla trafik till sjöss som på land. Även till sjöss utsätter man sig själv och framför allt andra för risker om man kör onykter. Riksdagen har fattat ett klokt beslut som alliansregeringen sett till att lägga fram. – Landstingsråd Birgitta Rydberg (FP) 10/8 2011. Notera: Vi håller självklart med Rydberg om att man inte ska segla en båt om man inte kan göra det på ett säkert sätt. Det är inte det saken gäller.*

¹⁸ Uddevalla tingsrätt 2020-09-28 B 2915-10

¹⁹ Framgår av JuU2 1989. Bl.a justitieutskottets utfrågning

²⁰ Dessa resonemang finns protokollförda

²¹ Bl.a. Robert Aschberg och Peter Hjärne

²² Några är hämtade från www.alltom02promillepasjon.se andra från respektive politikernas bloggsva

Att hon däremot direkt vill överföra regler som gäller på vägarna till båtlivet och därmed jämställa de båda vittnar om okunskap såväl som främlingskap (se vidare stycket nedan om nolltolerans).

- **Oscar Wåglund Söderström (FP) 18/10 2010** *Folkpartiet anser inte heller att en bil är samma sak som en båt, det hindrar dock inte att samma regler ska gälla för dessa.*
- **Katarina Brännström (M) 2011-06-19** *Nu har vi en lag som vi alla måste leva med. Det känns ganska meningslöst att därför nu motivera varför lagen kom till och om den är relevant etc. Politik är att kompromissa och ta helhetsansvar. Att vissa intressekonflikter finns får vi nog leva med...*
- **Jan Lindholm (MP) 2011-08-07** *Oj vilken sörja av larvig argumentation detta nu börjar bli. Skulle ny-kriminalisering vara ett problem? Då skulle aldrig någon ny lag kunna antas. Inse att ni är en liten minoritet som inte vill förstå att samma regler bör gälla för framförande av båt på vatten som för bil på land. Jag känner ingen båtägare som tycker som dig men många som anser att lagen är bra.*
- **Liselott Hagberg och Lars Tysklind (FP) Från Riksdagsmotion 2010/11:Ju215** *Antalet anmälningar om sjöfylleri har sedan 2003 ökat rejält. I takt med att sjöfylleriet ökat har också olycksantalet på sjön stigit. Notera: Detta är ren och skär osanning. Olyckorna har stadigt minskat både reellt och relativt i många års tid. Det finns ej heller några som helst bevis för att "sjöfylleri" på något vis har ökat.*
- **Julia Forssmed (KD)** *Vi vill inte riva upp lagen utan har tvärtom varit med och genomfört den. Vi anser att den nya lagen om sjöfylleri behövs. Det har länge i vissa kretsar ansetts vara okej att dricka alkohol och köra båt och det är viktigt att vi bryter den här utvecklingen. Det visar sig nu, efter den nya lagens införande, att väldigt många människor åkt fast vid kontroller. Detta visar på behovet av mer kontroll och behovet av att det ska bli självklart att om man ska köra båt då ska man inte vara berusad. Notera: Om man skapar en lag som plötsligt och otillbörligt kriminaliserar folk är det ju inte konstigt att de åker fast i kontroller. Dessutom har antalet kontroller ökat dramatiskt för att kunna rättfärdiga lagen.*
- **Yvonne Andersson (KD) Maj 2010 i debatt mot lagmotståndarna i Riksdagen.** *Det har sagts mycket av herrarna före mig i debatten, men jag vill gärna upprepa att vi har en lag som fungerar väl när det gäller sjöfylleri. Nu kompletteras den dessutom med ytterligare bestämmelser, nämligen om man framför ett fartyg som kan köras i hastigheter över 15 knop eller är större i skrovet än 10 meter. Lagändringen träder i kraft om en dryg månad, den 1 juni. Det blir något att fira för oss båtägare som ska sjösätta våra båtar. Varför blir det något att fira? Jo, alkohol och trygghet är inte begrepp som precis korrelerar med varandra. Tvärtom är vi inte trygga utan tydlighet i regelsystemet.*
- **Henrik Ripa (M). Aug 2010** *Jag tycker inte det är OK att köra full varken i bil eller i båt. Notera: Redaktören fick samma kategoriska svarsmening upprepade gånger trots försök till nyansering.*

Det faktum att det är så svårt att få politiker att på ett begripligt och rationellt sätt argumentera för lagen och att de kommer med ett antal osanningar är i sig anmärkningsvärt. Visar på ett demokratiskt underskott. Man vill inte – eller kan inte – hantera fakta och rationella argument.

2.3 Om "Nolltolerans"

Uttrycket "nolltolerans", vilket ursprungligen kommer från kriminologin, används idag inom hart när varje område där det ska fattas beslut. Med detta följer en stor risk. Nolltolerans betyder att polis och makthavare ska slå ned urskillningslöst på varje förseelse hur marginell den än må vara.

Nolltolerans innebär att man som beslutsfattare, i brist på kunnande, medger att man är inkapabel att hitta en vettig norm. Man frånhänder medborgarna att bruka sitt eget omdöme och fingertoppskänsla. Därför gör man just normlöshet till ett nytt idiom och använder det som legitimering då man vill genomföra en förändring. Även om den går emot vett och sans (jfr t ex Rydbergs uttalande ovan: "För mig är det självklart att i princip samma regler bör gälla trafik till sjöss som på land").

Nolltolerans ger dock självvådiga makthavare möjlighet att instifta huvudlösa lagar. Det är nämligen politiskt nästan omöjligt att säga stopp när någon skriker "nolltolerans". De vill ju så väl. Den nya sjölagen är en av dessa huvudlösa lagar.

Lagom är bäst säger vi ofta i Sverige. Det är märkligt att detta idiom som får fungera i så många andra sammanhang, även kritiska, inte kan användas när det gäller att få välja vin eller vatten till maten. Diskussionen blir omedelbart polariserad. Svart eller vit. Nykter eller full. Inget dessemellan. I andra länder överlåter lagstiftaren, med gott resultat, omdömet till sina medborgare att dricka "lagom", så att man så småningom säkert kan ta sin bil hem eller segla sin båt vidare över fjärden. I Sverige håller sakkunniga²³ med om att även vi Svenskar är dugliga i vårt omdöme. Varför anser inte våra riksdagsmän det?

Nolltolerans. Är det verkligen så vi vill att våra lagar ska instiftas i första hand? Vi på Båtfolket tycker inte det.

2.4 Den irrelevanta jämförelsen mellan biltrafik och båtliv

En högljudd grupp i riksdagen med specifika särintressen har i många år förespråkat införande av vägtrafikens 0.2 promille även till sjöss. "Trafik som trafik", har man menat och sett i synnerhet segling och navigation av fritidsbåtar som något slags bilkörning på vattenvägar. Här krävdes nolltolerans!

Planerna hejdades av förstaeliga skäl länge av kunniga remissinstanser. Införandet av 0.2-gränsen i båtlivet grundades på lagstiftarens tro att båtlivets risker är likställd med biltrafikens. Den uppfattningen finns uttryckt i regeringsförslaget som låg till grund för införandet. Åklagarna och vissa domstolar har av dessa skäl tagit till intäkt för att brott mot sjöfyllerilagen ska bestraffas lika hårt och efter samma modell som i vägtrafiken, där utgångspunkten är straff i direkt relation till påverkansgraden.

Eftersom rattfylleri ses som ett allvarligt brott, där lägsta straff i praktiken är 40 dagsböter mot lagens 30, tillämpas den gränsen även för varje motorbåtförare med 0.2 promille och straffen ökar sedan upp till lagens högsta gräns om 150 dagsböter. Omräknat efter den dömdes inkomst har detta visat sig innebära bötesbelopp på 80-90 000 kronor för båtfärder på öppna vatten och utan påtalade risker eller anmärkningar mot framförandet.

²³ Framgår av remissvar genom åren. I flera utskottsfröför om promillenivåer och "Nolltolerans" av specialister inom psykologi och kriminologi. T.ex. Leif GW Persson. Även fört i bevis genom att vi inte hade något problem med alkohol och båtliv innan den nya lagen.

Riksåklagaren har nu utifrån de angivna förarbetena till sjöfyllerilagen gjort gällande att samma principer för straffmätning ska tillämpas även vid segling på öppna havet. Högsta Domstolen har nu meddelat prövningstillstånd. Ett underkännande av riksåklagarens argument kanske dock kan öppna vägen för en insikt hos lagstiftaren om att den nya lagstiftningen är feltänkt och att den utlovade utvärderingen måste komma till stånd snarast och med justeringar som följd.

Länder som Storbritannien, Finland m.fl. har även de avhandlat om det funnits behov av att skärpa alkohollagstiftningen för båtar och ofta med hänvisning till just vägtrafik. I tidiga skeden i debatt o/r remissomgångar har majoriteten av tilltalade parter avfärdat all jämförelse mellan biltrafik och båtliv som helt irrelevant. Både Storbritannien och Finland valde att ligga kvar på en ansvarslag liknande den i Sverige innan 2010. I Finland även en gräns vid 1 promille.

Väsentliga och avgörande skillnader mellan vägtrafik och båtliv

För att tydliggöra att vägtrafik och båtliv är väsensskilda, listar vi nedan ett antal illustrativa olikheter:

Körkort

För bil och motorcykel krävs 16 eller 18 års uppnådda ålder, körkortstillstånd, lämplighetsintyg, minst två obligatoriska kurser, teoriläsning/lektioner, halkbaneutbildning och sedan omfattande körträning via körskola eller i privat regi (då ytterligare tillstånd behövs). Sedan uppkörning där hela 50% "kuggas" i första omgången.²⁴

Båtliv är en säker verksamhet där det inte ansetts funnits ett behov av körkort annat än för kommersiell verksamhet eller för större båtar över 12 meters längd och 4 meters bredd. Båtägare lägger ner tid på att lära sig varje båttyps egenskaper och går ofta frivillig utbildning, får hjälp i båtklubben och läser på och övar själv. Det behövs dock inte alls samma omfattande utbildning som för bil och MC.

Hastighet

- Bilar möts i en relativ hastighet (mötande) upp till 200 km/tim på 7 till 11 meter smala vägar.

Även den snabbaste av båtar når inte upp till dessa relativa hastigheter på en motsvarande smal farled någonsin. I så fall talar vi om 110 knop på 9 meters bredd. Fart och avstånd skiljer sig helt.

- Bilar måste ständigt avpassa hastighet och avstånd till andra trafikanter.

En båt kan ofta framföras i konstant hastighet i timmar utan att någon bakom behöver "köra om".

Yta

I trafiken skall många fordon av olika slag trängas på en liten yta och ofta med fotgängare i närheten.

Med undantag för kanaler och trånga farleder omgärdade av grund har fritidsbåtar normalt stora ytor med god sikt att röra sig över. Där det är trångt framförs båtar i 3-5 knop (5-9 km/tim) och där råder ofta hastighetsbegränsning.

²⁴ Trafikverket statistik 2011

Hinder

På en 70 eller 90-väg med en högst vanlig vägren kan det från "ingenstans" plötsligt dyka upp en älg på vägen. Eller ännu värre, en fotboll med ett barn strax efter.

Båtar ställs ytterst sällan inför en liknande situation.

Koncentration och fokusering

En bil kräver ständig koncentration.

Med regelbunden uppsikt kan man vara tämligen avspänd i långa perioder på sjön. I en båt används både vindroder eller autopilot innebärande att skepparen inte ens behöver vara på "styrplats" hela tiden.

Parkering

Bilar kan parkeras och lämnas utan övervakning.

Båtar "lägger till" och kräver regelmässig tillsyn. Vind/vågor kan kantra. Ankaret/förtöjningarna släppa. Svall från båtar påverka. En båt kan inte fixeras så den säkert ligger helt still (med undantag möjligtvis i hemmahamn).

Ansvarsförhållande

En bil har alltid EN ansvarig förare.

En båt kan ha skeppare/befälhavare, styrman, navigatör, gästar m.m. Det kan i vissa fall vara en person som ensam kan anses ha ansvaret men det kan även vara flera. Till båtlivets natur kan detta förhållande även förändras flera gånger under färden, vid brygga eller för ankar.

Syfte

Bil är i huvudsak transport.

Båt är framför allt rekreation och en livsstil - även om renodlad förflyttning förekommer. Man umgås, bor, lagar mat på en båt - även under färd och under längre perioder. För många är båten ett flytande alternativ till en sommarstuga.

Kort sagt. Det går i allmänhet inte att fiska, bada, laga mat, äta, sova, läsa, sticka, städa, diska, leva, segla dreja bi med eller ifrån en bil. Det går absolut inte att släppa vare sig roder/ratt eller byta "förare" under färd i en bil heller. I andra länders parlamentariska beredningar har alltså jämförelser mellan biltrafik och båtliv avfärdats som helt irrelevant.²⁵ Det håller vi med om. Det är helt enkelt fel att jämföra bil med båt.

För bilar finns klara riktlinjer om vad som krävs för att framföra dem. Det finns inte i samma utsträckning vad gäller båtar. Begreppet "båt" omfattar en relativt stor mängd av olika typer, storlekar och principer för framförande och navigation. Däremot - och just därför - har det bildats en kultur där man som person utvecklar ett intresse och där många gånger ansvar och kunskap förs över från individ till individ, genom båtklubbar, på kurser, genom litteratur/tidningar osv. Olika båttyper kräver också olika sorters kunskap för att kunna framföras. Det är ytterligare ett skäl att vara försiktig att införa nya lagar inom ett område där båtägare de facto tar ett stort ansvar.

²⁵ Exempelvis United Kingdom 2005 samt Finland 2010-11

Människor som måste styra sina liv utifrån vad som är förbjudet eller tillåtet kommer till slut inte ha något egen vilja att ta ansvar. Förnuft, ansvar och omdöme måste få spelrum, i annat fall försvinner de i vårt dagliga liv.

Konsekvenser av den irrelevanta jämförelsen mätt på utdömda straff

En mängd domar bygger på en tolkning av förarbetena till lagen om jämställande av båt med bil och vägtrafik. Därför har domstolsväsendet överfört till sjöfarten en bilpraxis, där den närmare straffpåföljden grundas på alkoholhalt snarare än situationens krav.

Det har lett till en rad domar där utdömda bötesbelopp framstår som extremt höga mot bakgrund av den situation där alkoholhalten uppmätts. Några exempel:

- I Göteborgs tingsrätt²⁶ utdömdes 40 dagsböter för en man som lugnt fört sin båt i Marstrands hamn med 0.5 promille. Brottet angavs inte som alltför allvarligt, och då mannen var välbeställd jämkades dagsbotens belopp från 750 kr till 150. Men eftersom antal dagsböter för bil vid samma promillehalt brukar vara 60, överklagade åklagaren till Västra Sveriges hovrätt och yrkade samtidigt undanröjande av jämkningen. Detta bifölls, och mannen ålades 60 dagsböter om 750 kr eller sammanlagt 45 000 kr.
- Omvänd blev utgången i ett mål från Blekinge angående segling. En skeppare hade vid seglats längs kusten i sin Linjett 37, befunnits ha 0,66 promille. Tingsrätten dömde till 80 dagsböter enligt bilpraxis, medan hovrätten sänkte till 50, för att situationen var annorlunda. Riksåklagaren har överklagat till HD för att få prejudikat på tillämpningen av bilregeln.²⁷
- I Nacka Tingsrätt utdömdes dagsböter på 80 000 kronor för en person som kört utan anmärkning vid Sandhamn med 0,64 promille i blodet.²⁸
- I Trosa skärgård fälldes en person för att utan anmärkning ha seglat på öppen fjärd med 0,78 promille i blodet till 45 000 kr i böter.²⁹ Gör gärna därtill tankeexperimentet att polisen skulle lägga resurser på att stoppa och kontrollera en förarens nykterhet om det gällde en bil som håller en konstant hastighet av 30 kilometer i timmen och befann sig under helt trygga förhållanden på en extremt stor öppen plats utan någon risk att skada andra. Att jaga person på öppna platser och utdöma dessa hårda straff skulle framstå som bisarrt.

Vi frågar oss om de politiker som drivit fram denna lag verkligen haft för avsikt att på detta sätt likställa båtliv med biltrafik och samtidigt insett dess konsekvenser? Står politiker verkligen bakom dessa straffsatser?

²⁶ 2 augusti 2010 (RH 2010:73)

²⁷ Riksåklagaren säger att samma princip bör gälla som vid rattfylleri. Brottsbalken 29:1 st 2 anger att domstolarna bl.a. skall beakta den skada - eller fara - som gärningen inneburit, vad den åtalade insett eller bort inse samt avsikter och motiv. Det borde tala för ett lågt straff. Men förarbetena till brottsbalken säger att domstolarna bör utgå från den värdering som lagstiftningen ger uttryck för, vilket uttyds så att domstolarna ska vara lojala mot lagstiftarens intentioner och inte avvika från praxis utan mycket goda skäl. Riksåklagaren citerar med gillande fallet. När nu lagstiftaren har sagt att det finns anledning se lika strängt på sjöfylleri som rattfylleri, bör detta iakttas, enligt Riksåklagaren.

²⁸ Nacka 2011-04-27 1219-11

²⁹ Nyköping 2011-03-30 419-11

2.5 Förespråkarnas retorik

Det kan tyckas märkligt för vissa oinvidiga att motståndet mot lagen är så stort hos de som berörs av den. Men det är människors fritid – rekreation, semesterdrömmar, helgtillflykt – politikerna börjat reglera i detalj. Den som enfaldigt tror att motståndet endast riktas mot rätten att få dricka alkohol om det inte går ut över andra lever i ett främlingskap och har inte lyssnat och än mindre velat förstå. Det är dessvärre denna enfald som flera politiker och förespråkare ger uttryck för då de söker motivera den nya sjöfyllerilagen.

I brist på saklig grund används mycket ofta reflexmässiga argument och svepande formuleringar för att rättfärdiga den. Vi ger här några exempel:

”Ni vill alltså att man ska få köra full på sjön?” Ett bra exempel på en vanlig³⁰ politisk retorik som strävar efter att slippa lyssna och att istället med ett enkelt – men extremt – påstående omedelbart polarisera och demonisera en ”motståndare”. Självklart vill vi inte det. Skälen hoppas vi ha klargjort i denna vitbok. Det är dessvärre just denna förföriska blixtrretorik som gör det svårt att diskutera alkohol i Sverige då frågan är så laddad och alkoholfrågor fortfarande lider av skuldens stigma. Det är troligtvis ett skäl till att så få vågade uppmärksamma sjöfyllerilagens baksidor då de ännu inte upplevt dess konsekvenser.

Låt oss slå fast att det inte bara går, det är också utifrån moraliska grunder som vi pläderar för att sjöfyllerilagen måste göras om. Det råder inget motsatsförhållande mellan att söka komma till rätta med alkoholens baksidor och vår ståndpunkt i denna skrift.

*”Måste man dricka när man är på sjön?”*³¹ En förringning av människors egna val. Klart man inte måste, lika lite som ”man måste äta god mat på sjön?” eller t.o.m. måste man vara på sjön överhuvudtaget? Vi anser att det är att gå för långt att detaljreglera vad båtfolk vill ha för måltidsdryck - utan sakliga belägg. Eller i klarspråk: Med vilken rätt, (dvs på vilka sakliga grunder och påvisbara skäl), lagstiftar man bort folks egna ansvar och omdöme ända ned till val av måltidsdricka?

”Det är bevisat att man kör bil sämre och har sämre reaktionsförmåga med alkohol i kroppen”. Allt handlar om proportioner såsom vi visar i denna skrift (se framåt). Ingen har alltså kunnat visa att 1990 års sänkning från 0.5 till 0.2 promille för ”rattfylla” har haft någon som helst effekt trots 21 års erfarenhet.³² Mät omdöme och reaktionsförmåga när störningsmoment som användande av navigator, ringa upp på mobil, röka, pyssla/se på barn i barnstolen eller tysta ner de som sitter i baksätet och bråkar, hålla ordning på hunden, nysa och hosta eller ställa in radio eller MP3 spelare. Trots att dessa distraktioner med största sannolikhet har större betydelse för säkerheten³³ förbjuds ju inte barn i bilen, inte rökning etc. Viktigast igen - bil och båt kan inte jämföras!

”Alkohol och bilkörning hör inte ihop. Varför skall det vara annorlunda på sjön?” Därför att vara på sjön är rekreation och ett sätt att leva och en helt annan miljö än väg gement. Riskbilden ser helt annorlunda ut. Jämförelsen är irrelevant (se 2:3).

”Berätta om 0.21 promille du för min döda dotter och hennes likaledes döda fästman som förlyckades i en olycka där alkohol var inblandat”. Det förekommer allvarliga och tragiska olyckor där alkohol varit inblandat både på land och till sjöss. Att ropa på nolltolerans löser inte problemet. Att ta bort det enskilda omdömet löser det än mindre.

³⁰ Retorikklyschan ”Tycker du verkligen att man...” ger en miljon träffar på Google

³¹ Framfört av olika politiker och även generaldirektören för kustbevakningen (Vi Båtagare nr 1 2012).

³² Trafikverket. Har även gjorts research av Robert Colin på Aftonbladet som även jämför internationellt (se 3.2)

³³ Se 3.3. Avsnitt Vägtrafik och alkohol

Att invägga människor i falsk trygghet snarast försämrar situationen. Satsa istället resurser på åtgärder som ger effekt och räddar liv och där människor tillåts ta ansvar.

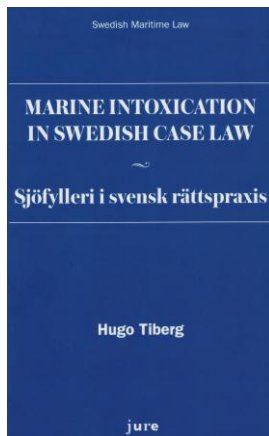
2.6 Kustbevakning och Polis i media.

Några av förespråkarna för 0.2 lagen har alltså hänvisat till att kustbevakning och polis hävdar att det blivit lite lugnare på sjön i sommar³⁴ och på kustbevakningens hemsida berättar man triumferande om att färre båtägare idag tas fast med låga alkoholhalter i blodet än föregående år då lagen infördes.

Det är ett lika relevant argument som att förbjuda båtförare att bära vita kepsar, sätta höga böter för sådana tilltag, intensivifiera kontrollerna och triumferande konstatera att antalet förare med vit keps har minskat och därmed har trafiken blivit mindre intensiv. Vad har detta med säkerhet att göra? Vad man då glömmer är den glädje man tagit från många utan sakliga skäl och de problem som lagen praktiskt åsamkar många boende i skärgården. Det som är intressant med den informationskampanj som kustbevakning och polis bedriver är frånvaron av sakargument och fakta.

Det blir lätt komiskt för den som ser till just sakfrågan. I svepande ordalag rättfärdigar kontrollerande myndigheter sjöfyllerilagen bl.a. på följande sätt: *”Vi har inte haft några båtkollisioner mellan fritidsbåtar eller att man hamnar fel i farled och råkar ut för olyckor med större båtar i sommar, vad jag kan påminna mig om. Det är anmärkningsvärt med så mycket trafik av större båtar som det är i Göteborg”*³⁵. Före den nya sjöfyllerilagen fick ordningsmakten stoppa båtar endast vid misstanke om brott, dvs. i praktiken vid fartöverskridanden, ej fungerande lanternor, brott mot sjöregler, olyckor och i några fall anmälan från allmänheten.

Verkligheten



Hugo Tiberg, professor i sjörätt, har gått igenom ca 400 sjöfylleridomar alltifrån sjölagens datum 1994. Av dessa föll 350 fall³⁶ under den gamla ordningen, då polisen endast fick stoppa och kontrollera de som bröt mot trafikregler eller betedde sig misstänkt. Dessa felande förare var till helt övervägande del grovt sjöfulla med mer än 1 promille, medan endast ett fåtal hade de lägre värden (som skulle medfört automatiskt straff enligt den nya regeln). Efter tillkomsten av den nya regeln med slumpvis kontroll oavsett fel, visar sig 30 av 30 straffade med den lägre promillehalten inte ha begått något påtalat navigeringsfel mm, medan sådana fel inte sällan förekommer vid högre värden. Fastän ordningsmakten berömmar sig av att ha stoppat så många med hjälp av den nya sjöfyllerilagen och därmed hindrat att de kört i fel farled osv så kan vi inte finna någon sådan tendens till regelbrott hos de som haft under 1 promille.

Likadan blir bilden beträffande allvarlig skada. Intill den nya sjöfyllerilagens tillkomst har domstolarna i de 350 domarna ansett sjutton fall av död eller allvarlig kroppsskada orsakade av alkohol vid en beräknad påverkan över 1 promille, medan ett enda sådant fall förekommer med en lägre påverkan, där domstolen dock uttalade att alkoholen inte behöver ha varit orsaken till olyckan. Kort sagt kan från domspraxis intill den nya lagen inte bekräftas ett enda fall där de alkoholhalter som straffen numera utökats till har föranlett dödsfall eller allvarlig skada.

³⁴ Artikel DN sommaren 2011 m.fl

³⁵ Tidningen Metro 2011-08-21

³⁶ Se fakta och referenser 3.8.2

Ödets ironi är att när kustbevakningen i sina kampanjer söker legitimera sitt arbete med att haffa båtägare med några tiondels promille i blodet så har de genom sina egna insatser visat att den nya sjöfyllerilagen inte handlar om båtförare som inte kan föra fram sina båtar på ett säkert sätt.

Vore så fallet skulle naturligtvis polis och kustbevakning kunna stå och plocka alla "fyllerister" med under en promille i blodet som "hamnar i fel farled" och utgör en fara för andra eller bryter mot någon annan sjöregel. Så har inte skett.³⁷

Det går helt enkelt inte att utröna vilka båtförare som har under en promille då riskbeteendet vid dessa låga nivåer endast är mycket måttligt förhöjt, för att vara försumbar vid lägre nivåer.³⁸ Det är ytterst få båtägare som "hamnar i fel farled" på grund av alkohol och de som gjort detta har i sådana fall haft högre nivåer än 1 promille.³⁹ Polis och kustbevakningens snedvridna argumentation stärker inte medborgarnas förtroende för rättsväsendet och det sätt de motiverar sin egen verksamhet. Snarast det motsatta tyvärr.

Judith Melin GD Kustbevakningen säger följande till försvar av sjöfyllerilagen: *Jag bor på landet och går vi på krogen måste vi ta bilen hem, då är det självklart att någon låter bli att dricka.*⁴⁰ -
Kommentar: Det är anmärkningsvärt att även generaldirektören för kustbevakningen blandar samman vägtrafik med båt och felaktigt likställer dem.

Det motstånd som finns till denna 0.2 lag är sunt och visar att båtfolket både har omdöme och är beredd att slåss för friheten att utöva den. Detta omdöme borde Generaldirektören istället applådera då det är fundamentet för säker sjöfart. Hon blandar dock bort korten och likt politiker uttrycker hon ett främlingskap till alla de som ser det absurda med sjöfyllerilagen. Indirekt stödjer hon en lag hon vet är både felaktigt utformad och som har ytterst lite med sjösäkerhet att göra.

Är distansering rätt strategi för kustbevakningen?

Båtfolket har snarare - efter samtal med ett stort antal båtägare och företrädare för båtbranschen – nåtts av budskapet att många båtägare som tidigare uppskattade att se polis och kustbevakning passera i skärgården, numera möter dem med förakt. Tråkiga uttryck som "skyr som pesten" och "Kustwaffe" har tornat upp. Skälet är enkelt, lagen är inte legitim samtidigt som framförallt kustbevakningen *centralt* med näbbar och klor söker legitimera lagen med allt vagare argument. Det klingar falskt. *Båtfolket* tror inte att denna negativa inställning till båtburna tillsynsmyndigheter är till nytta för sjösäkerheten.

Den nya sjöfyllerilagen skjuter långt över sitt mål.

- År 2010 gjorde polis och kustbevakning 2 700 alkohol-kontroller
- År 2011 ökade insatserna för att upprätthålla sjöfyllerilagen till 3 200 kontroller.

Vi saknar en gedigen konsekvensutredning om av vad detta kostat samhället och hur dessa resurser istället kunnat ha använts. I DN (sept. 2011) läser vi följande rubrik: *"Ett dygn, 848 anmälda brott – men endast en bråkdel av anmälningarna leder till något straff. DN har granskat vad som hänt med samtliga polisanmälningar under en dag i Stockholm – ett år senare"*.

³⁷ Det har sedan den nya lagen infördes skett ett par allvarliga olyckor där man mätt alkoholhalten i efterhand och då kommit i gränslandet 1 promille. I praktiken innebär det dock att alkoholhalten vid olyckstillfället överstigit en promille.

³⁸ Se avsnitt 3.3 forskning

³⁹ Text låg en båtägare med 1,42 promille i blodet låg och drev i Göteborg den 17 november 2010 (B 11667-10)

⁴⁰ Vi Båtägare nr 1 2012

Resultatet är uruselt även med Internationella mått mätt⁴¹ och redan här bör de som har ansvar för prioriteringar av samhällets resurser ha gjort halt vad gäller den nya sjöfyllerilagen.

Vad är den faktiska kostnaden för att upprätthålla den nya sjöfyllerilagen? Hur många människoliv hade kunnat räddas ifall resurserna använts på andra sätt och i relevanta sammanhang?

Kränkande nykterhetskontroller?

Lag (1976:1090) om alkoholutandningsprov:⁴² *Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.*

Nu får vi båtägare finna oss i att myndigheter kränker vår hemfrid⁴³ och öppet och oblygt bordar våra båtar för provtagning. Om kustbevakningen skulle arbeta efter gällande lag skulle den snabbt falla samman av sin egen tyngd. Kostnaden för att upprätthålla lagen skulle bli för stor.

Vi menar att bordning utan saklig grund ytterligare kommer att alienera kustbevakning och polis från båtfolket som upplever sig påhoppande och kränkta.



Är det så här vi vill att våra semestrar och vårt båtliv skall se ut? ↗

2.7 Konsekvenser av sjöfyllerilagen utöver för den enskilda båtägaren

Det är inte bara vi svenska båtägare som drabbas av denna onödiga lag. Det får även konsekvenser i ett bredare perspektiv. Turistnäringen, båtbranschen och skärgårdsbefolkningen har redan känt av negativa konsekvenser:

- Det har varnats i internationell båtpress, bloggar och sociala medier för att segla till Sverige som man anser har en bisarr alkohollagstiftning.⁴⁴ Riksdagsmän har uppmärksammat samma sak och är bekymrade för hur vi upplevs internationellt av turister.⁴⁵

⁴¹ Uppklaringsprocent för inbrott t.ex. är 4 i Sverige gentemot 17 i Storbritannien

⁴² <https://lagen.nu/1976:1090#P4>

⁴³ Brottsbalk (1962:700). Lagen om hemfrid omfattar fartyg.

⁴⁴ Artikel Tidningen Båtliv Norge 2006. Citat: *0.2 promille !! Dette er ikke en svenskevits, men at gravalvorlig forslag Riksdagen kan få seg forelagt fra reguleringskåte politikere.* Artikel och flera insändare Båd-magasinet, Danmark. Tyska BOOTE: März 2011. Fler exempel finns.

⁴⁵ T.ex. Riksdagsman Lars-Arne Staxäng (M) 7 oktober 2011: *Sveriges särslagstiftning i sammanhanget riskerar att äventyra båtturism till vårt land vilket skulle vara till nackdel för den växande turistindustrin, inte minst på västkusten. Promillegränsen på sjön bör därför harmoniseras med motsvarande lagstiftning i närliggande länder.*

- Sjöökrogar och skärgårdslivet drabbas. Intäkterna från båtbesökare minskar på sjöökrogar, i butiker och vid ö-aktiviteter.⁴⁶ – *Det märks att folk väljer att ställa båten. Flera kvällar har det hänt att det inte legat en enda båt vid restaurangen, säger Mats Nordström som driver Magasinet på Härön utanför Tjörn på Västkusten.*⁴⁷ *Ingmarsö i Stockholms skärgård nås enbart med båt. Och för Ingmarsö krog är båtburna gäster avgörande för bokslutet. Där hävdar krogaren att den nya lagen om sjöfylleri har gett ett 20 procentigt inkomstbortfall och färre gäster.*⁴⁸
- Båtbranschen har stora problem och även om det ekonomiska läget är osäkert har Sverige 2011 ingen lågkonjunktur. Sjöfyllerilagen anges som en av huvudanledningarna när man säljer sin båt och avstår att köpa en ny.⁴⁹
- Skärgårdsbefolkningen upplever lagen som besvärlig i deras vardag. Skärgårdsbon får inte ens ro sin båt över sundet om det sitter en motor på båten som gör att den kan gå mer än 15 knop. Livsrutiner som fungerat i generationer försvåras.

⁴⁶ Ex Furusunds värdshus - Norrtelje tidning 15/8-11.

⁴⁷ Tidningen Restauratören augusti 2010.

⁴⁸ SVT ABC den 5 augusti 2011

⁴⁹ Se www.batfolket.se för uttalanden från båtbranschen (fr.o.m. februari 2012)

3. Fakta, referenser, bilagor och länkar

3.1 Formell lagtext

Viss text satt i versaler av Båtfolket

Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0.2 promille i blodet eller 0.10 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

För sjöfylleri döms också den som framför ett fartyg eller i ÖVRIGT på ett fartyg FULLGÖR EN UPPGIFT av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt. Lag (2010:297).

3.2 Beredningsunderlag, remisser och svar

Frågan om sjöfylleri är gammal och det finns ett antal utredningar. Vi har dock inte funnit någon förespråkare som framför argument som bygger på empiriska fakta. Förslaget till ny sjöfyllerilag arbetades fram under Tomas Bodströms ledning innan alliansen hade vunnit valet.

Regeringens proposition 2009/10:76

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/13/74/81/2449859c.pdf>

Exempel på remissvar o/e uppföljningar till beredningsunderlaget till 0.2 lagen (sammanfattningar)

Polisförbundet anser att ”utredningen har så stora brister att den inte bör utgöra någon grund till kommande lagändringar”.

Hovrätten över Skåne och Blekinge förespråkade att promilleregeln begränsas till yrkessjöfarten med hänvisning främst till att det saknas empiriskt belägg för att införa en sådan regel för fritidssjöfarten.

Kammarrätten i Stockholm framförde att en promillegräns på 0.2 för fritidssjöfarten närmast ter sig som ett nykterhetspolitiskt förslag och saknar stöd i vetenskapliga studier.

SSD. Sjösportens samarbetsdelegation (Svenska Kryssarklubben, Seglarförbundet och Svenska Båttunionen = de flesta ideella båtklubbarna i Sverige) anser att förslaget på att införa en nedre gräns på 0.2 promille för normalgraden av sjöfylleri för båtar som är längre än 7 meter eller går fortare än sju knop, bygger på felaktiga grunder, blir mycket svårt att förankra i allmänhetens medvetande och att det därför skall avfärdas.

SSD anser att nuvarande lagstiftning (*anm. sjölagen och 1.0 promille för grovt sjöfylleri*) är fullt tillräcklig. Den innebär att det går att fälla personer, även om de har en lägre promille än 1.0 och den gäller för alla båtar. SSD har ingen erinran mot att polisman eller polisiärt utbildad personal från kustbevakningen får göra alkoholutandningsprov när misstanke om brott föreligger.

Skall det införas en nedre gräns bör den vara densamma som i Norge, Tyskland och som rekommenderas av IMO - FN:s organ för sjöfart (rekommendationen är 0.8 promille, *Båtfolkets anm.*).

Vid fråga till **Transportstyrelsens Generaldirektör Staffan Widlert** om det finns samband mellan båtolyckor och överdrivet bruk av alkohol svarar Staffan så här den 22/8 2011:⁵⁰

Vi vet hur många olyckor som inträffar och var. Däremot vet vi inte hur många av olyckorna som berodde på att föraren var påverkad av alkohol. Vi vet heller inte om alkohol innebär en större risk om båten är stor och snabb, även om detta verkar sannolikt. När regeringen beslutade om lagen hade man så vitt jag förstår inte heller något sådant underlag. Förklaringen till detta var rimligtvis att sådant underlag faktiskt saknas.

Vi menar att det är viktigt att förbättra olycksstatistiken så de åtgärder som vidtas verkligen påverkar olycksutvecklingen. Jag håller med om att det är ologiskt att säga att den nuvarande lagen är ett delmål till det eftersom vi saknar underlag för att bedöma effekterna av en förändring.

Båtfolkets anm: Staffan är yrkesmässig som tillstår att lagen inte kan utvärderas.

3.3 Forskning om alkohol till sjöss och i vägtrafik

Med hänsyn till vad vi refererar till nedan vill vi återigen poängtera att vi självklart inte förordar fylla på sjön. Det är inte vad denna Vitbok handlar om. Däremot kan fakta, test och forskningsresultat (även för bil) ge perspektiv.

Sverige

Vi kan konstatera att det nästan helt saknas svensk forskning runt sjöfylla för fritidsbåtar. Att då införa en lag utan sakligt underlag är i sig själv uppseendeväckande. Undantaget är Hugo Tiberg, professor i sjörätt, och hans forskning på samtliga sjöfylleridomar (se även avsnitt 2.6)⁵¹ som klart och tydligt visar att den nya lagen är obefogad. Sjörättsinstitutet i Stockholm har i mer än 20 års tid undersökt sjöfyllerifall. De olyckor och dödsfall som orsakats på grund av alkohol går nästan uteslutande att härleda till fall där föraren haft nivåer över 1 promille i blodet.

Slutsaten är att alla tillgängliga fakta kring båtliv baserat på statistik och olycksuppföljning visar klart att det **inte** finns ett allmänt problem. Olyckorna har minskat konstant de sista 20 åren. Problemet kan isoleras till de individer – likt dem på vägarna - som helt enkelt struntar i gällande promillegräns vare sig den är 1, 0.8, 0.5 eller 0.2 promille. Eftersom dessa ej verkar vara möjliga att nå/påverka är vi i här helt beroende av tillsynsmyndigheter och ansvarsfulla medborgare som ingriper vid behov.

⁵⁰ Fråga ställd av Redaktören för www.alltom02promillepasjon.se

⁵¹ Domar från samtliga allvarliga olyckor som skett under perioden 1994-2011 samt från de fall där båtägare inte accepterat ett strafföreläggande och målet därmed avgjorts i domstol.

USA – Empiriska tester med båt

Den mesta forskningen - även utomlands - är centrerad till vägtrafik men det har utförts några praktiska och rigoröst kontrollerade tester och prov med båt. Här ett exempel:



Januari 1999 gjordes ett seriöst prov i regi av *BoatUS* (USA's största båtägarorganisation) i samarbete med *Maryland Natural Resources Police*.⁵² En 90 hk utombordarbåt manövreras i hög fart i en komplicerad utprickad bana i vattnet för att den sedan skall läggas till perfekt vid bryggan. Avsikten var att praktiskt se vad som händer efter att förarna intagit alkohol i allt ökande mängder och i fyra separata köravsnitt. Fyra testpersoner deltog med olika kroppsvikt och erfarenhet. Banan och manövrarna var så svåra att endast en erfaren förare (A) klarade full poäng, 100, med redan 0.3 promille i blodet. Övriga hamnade på 78, 77 resp. 60 poäng i första rundan (med 0.0 promille i blodet). Vid andra rundan sjönk förare A:s resultat till 85 (vid 1.0 promille) medan B och C fick samma resultat som vid första rundan (vid 0.5 resp. 0.6 promille). Förare D som var mindre erfaren hamnade på 50 poäng med 0.9 promille i blodet. I tredje rundan upprätthöll den erfarna båtföraren A med 1.2 promille 78 poäng vilket motsvarade förare B och C när de körde nyktra. I förare A:s fjärde runda med 1.7 promille klarade han banan med 77 poäng. Förare B till D får väsentligt sämre poäng från och med runda tre med 0.9 till 1.1 promille i blodet.

Testlaget konstaterar att en kraftigt berusad men erfaren båtförare med fokus och koncentration ändå kan prestera tillfredställande resultat. För övriga inleddes försämringen i prestanda vid omkring 0.8 promille. När förare B till D hade mellan 1.1 till 1.7 promille manövrerade de i banan uselt (16-25 poäng). Den var som nämndes krävande och inte jämförbar med att segla hem i en bekant farled. Å andra sidan försiggick provet under en koncentrerad tid, under ideala förhållanden och med övervakning. En olycka kommer inte sällan oförutsett.

Polis och testlag understryker att det inte är risken för kollision som är den stora faran med att dricka för mycket alkohol. Enligt *BoatUS Foundation for safety research* är risken att falla överbord, kliva fel vid bryggan eller när man går i Jollen de absolut största problemen och de som genererar mest olyckor.

Vägtrafik och alkohol

Notera. Det är inte båtfolkets avsikt att debattera lagstiftningen avseende alkohol och vägtrafik men det finns anledning till perspektiv och att begrunda erfarenheter och fakta eftersom lagstiftaren på mycket lösa grunder jämför biltrafik med båtliv.

Inom vägtrafik finns forskning och projekt för att förstå mekanismer runt störningsmoment, alkohol, m.m. Det finns ett antal vetenskapliga rapporter som visar att risken för olyckor vid bilkörning ökar vid ökat alkoholintag.

⁵² US Boat Foundation Findings Report #32. January 1999.

0.2 promillelag för bil – utan sakliga grunder

1990 sänkte Sverige gränsen för ratttonykterhet från 0.5 promille till 0.2 promille och namnändrade till rattfylleri. Denna lag genomfördes utan faktabelägg och mot inrådan från pålästa forskare, akademiker och kriminologer. Lagen drevs – som med nya sjöfyllerilagen – hårt av nykterhetslobbyn som 1990 ville sända en ”pedagogisk signal”.⁵³ Ingen statistiker eller trafiksäkerhetsforskare – bekräftat av experter på Trafikverket – har kunnat konstatera någon säkerhetshöjande effekt av denna ändring under dessa år.⁵⁴ De flesta industriländer har behållit nivåerna 0.5 eller 0.8 promille och ej heller känt sig motiverade att ändra med hänsyn till bristen på sakliga skäl.

Leif G.W. Persson 1989 riksdagsutfrågning (JuU2): *Jag vill understryka en sak. Det här problemet som vi diskuterar nu, alltså alkoholrelaterade trafikolyckor, vållas inte av vanligt folk som dricker en eller två öl utan de vållas av ovanligt folk som ger fullständigt fadderullingen i den lagstiftning vi redan har. ... här håller vi på och diskuterar den ändpunkt där vi helt enkelt inte hittar några olyckor.*

Erfarenheter från utlandet

En intressant referens är Kroatien som 2004 sänkte promillehalten från 0.5 till absolut 0.0 promille. Tanken var att stävja alkoholrelaterade olyckor främst hos ungdomar. Effekten uteblev och 2008 återställde man till 0.5 promille för att istället använda andra verktyg och metoder för att komma åt de bilförare som dricker för mycket - oavsett gräns.

Nederländerna (0.5 promille), Schweiz (0.8 promille) och Storbritannien (0.8 promille) har samtliga lyckats minska sina dödsolyckor och är relativt sett inom samma låga härad som vi i Sverige.⁵⁵ Detta utan att införa pragmatisk nolltolerans och att frånta sina medborgare deras ansvar och omdöme.

Forskning vägtrafik

Den forskning bl. a WHO (och med det de flesta Industriländer) lutar sig emot visar att för biltrafik finns ingen alkoholrelaterad ökad risk alls i spannet mellan 0 till 0.4 promille⁵⁶, en måttlig höjning av risken upp till 0.6-0.7 och en ökning därutöver.⁵⁷ Över en promille stiger risken kraftigt. Notera att denna forskning och studier gäller bil och trafik – inte båtliv där marginalerna är större och omgivningen en annan.

Bland politiker är det populärt att tala om nollvision inom trafik. Nu omfattas båtlivet allt mer av denna så kallade vision. Felet med nollvisioner är som vi tidigare nämnt att den tar bort varje avvägning mot andra viktigare mål – en nollvision kan framstå som både bra och ädel, men i många fall gör politikerna oss en otjänst då nollvisioner samtidigt gör oss dumma eftersom vi tappar förmågan att tänka självständigt i termer av relativa risker.

⁵³ Framgår i ex. vis Justitiekottets betänkande 1989/90 JuU2

⁵⁴ Vi har inte kunnat finna sådana belägg. Vi har tagit del av en mängd Svenska och internationella rapporter från både FN anslutna organ såväl som andra länders Trafiksäkerhetsorganisationer. Frågan har därtill ställts till ett flertal aktörer som Trafikverket, Transportstyrelsen, BRÅ, MHF etc. De flesta svarar inte på sakfrågan (oftast inte alls) men Trafikverkets Magnus Lindholm stödjer Båtfolkets observationer i ett mail den 27/9-2011. Se även 3.3

⁵⁵ Rapport OECD

⁵⁶ Från WHO. Preventing Road Traffic Injury. A public health perspective for Europe. Av bl.a Claes Tingvall. 2005

⁵⁷ Bl.a. Goldman Moskowitz etc. se Fakta 3.3

Ett exempel är någon som av försiktighetsskäl äger en större och förmodat säkrare bil, som hon/han tar till sina ridlektioner. Ridning är en farlig sport och sysselsättning och vill man leva säkert så bör man överhuvudtaget inte rida.⁵⁸ För att undvika denna tankelapsus och för att ge konkret och praktisk vägledning för, människor, lagar och förordningar så använder man i forskning om alkohol och vägtrafik därför begreppet "relativ risk" (RR).⁵⁹

Kanadensiska och Amerikanska undersökningar⁶⁰ visar att störningsmoment som rökning, sköta stereo och MP3 spelare, ha hund i bilen, nysa och hosta, barn som vill ha uppmärksamhet, trötthet och monoton är en större riskfaktor än flera tiondels promille alkohol i blodet.

I en vetenskaplig större studie⁶¹ i USA finansierat bl. a av *the Federal air Administration (FAA)* och utförd med hjälp av avancerade simulatorer konstaterades t ex att störningsmomentet att samtala i en mobiltelefon under bilkörning ökade den relativa risken(RR) för en allvarlig olycka i högre utsträckning än en bilförare med 0.8 promille alkohol i blodet. Vi citerar konklusionen:

Taken together, we found that both intoxicated drivers and cell-phone drivers performed differently from baseline, and that the driving profiles of these two conditions differed. Drivers in the cell-phone condition exhibited a sluggish behavior (i.e., slower reactions) which they attempted to compensate for by increasing their following distance. Drivers in the alcohol condition exhibited a more aggressive driving style, in which they followed closer, necessitating braking with greater force. With respect to traffic safety, our data are consistent with Redelmeier and Tibshirani's (1997) earlier estimates.

In fact, when controlling for driving difficulty and time on task, cell-phone drivers actually exhibit greater impairments (i.e., more accidents and less responsive driving behavior) than legally intoxicated drivers. These data also call into question driving regulations that prohibit hand-held cell-phones and permit hands-free cell-phones, because no significant differences were found in the impairments to driving caused by these two modes of cellular communication.

Notera detta gäller bil och inte båt. Gräns för bil i USA är 0.8 promille. Föraren tog endast emot inkommande samtal och ägnade sig inte åt tangentbord eller display.

⁵⁸ 6000 barn skadas varje år så allvarligt att en akutmottagning måste uppsökas. 2 000 vårddygn under 2008. (Barnolycksfallsfonden 2010). En amerikansk djupstudie visade att 21% av hästryttarna någon gång under sin tid som aktiv drabbats av en allvarlig skada till följd av ridningen (Clarke, C.N., Tsuei, B.J. & Butler, K.L. 2008. Equine-related injury: a retrospective analysis of outcomes over a 10-year period. *The American Journal of Surgery* 2008) 195, s.702-704. Ingen annan sport har så många dödsolyckor som ridning (EHASS-Socialstyrelsen 2001)

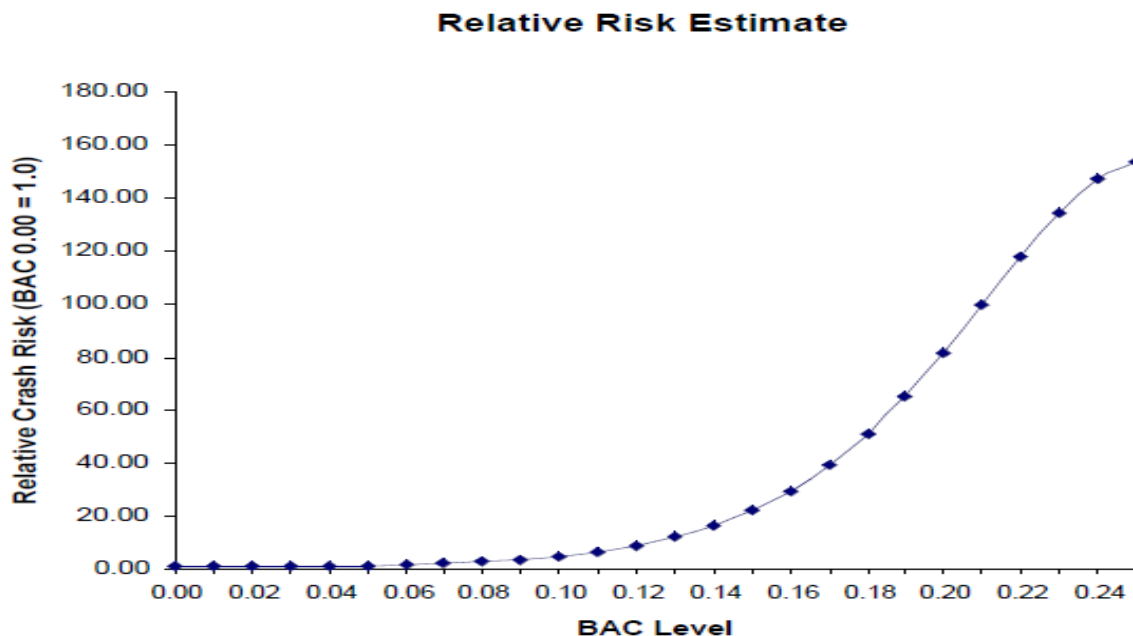
⁵⁹ Se förklaring fotnot 61

⁶⁰ Se 3.3. Avsnitt Vägtrafik och alkohol

⁶¹ A fatal distraction? A Comparison of the Cell Phone Driver and the Drunk Driver. David L. Strayer, Frank A. Drews, and Dennis J. Crouch, University of Utah, Salt Lake City, Utah. 2006.

Relativ risk

Nedan en graf⁶² som beskriver den relativa risken⁶³ (RR) för en allvarlig bilolycka när en bilförare har alkohol i blodet. Till denna kan man även jämföra med o/e lägga till andra störningsmoment som drastiskt kan ändra den relativa risken. Det finns distraktioner som i sig är relativt sett betydligt



farligare än en måttlig mängd alkohol. Det visade experimentet ovan där man påvisar att bara konversera med hjälp av en mobiltelefon är farligare än att ha 0.8 promille i blodet.

Vi påminner igen om att denna kurva gäller för biltrafik och inte för båtlivet som har andra förutsättningar. Likt samtliga "båtnationer" utanför Sverige och med stöd av den forskning och statistik som står till buds anser inte *Båtfolket* heller att det varken behövs eller bör ställas samma promillekrav som för bil (se bl.a. avsnitt 2.3). Det finns även specifika störningsmoment inom båtlivet. Vi har t.ex. haft olyckor orsakade av att båtföraren ägnat för mycket tid åt GPS navigatörn, radarn etc, än att ha okulär uppsikt.

Det finns inga sakliga skäl att ställa samma promillekrav på sjön som för fordon på väg och den som pläderar för att just båtfolket behöver en moralisk kompass uttrycker både brist på kunskap och ett rejält mått av främlingskap.

⁶² Tagen från: Crash Risk of Alcohol Impaired Driving. R. P. Compton, R. D. Blomberg, H. Moskowitz, M. Burns, R. C. Peck, and D. Fiorentino. Issued by the National Highway Traffic Safety Administration, Dunlap and Associates, Inc., Southern California Research Institute and R.C. Peck and Associates. 1998

⁶³ Begreppet relativ risk (skall inte sammanblandas med absolut risk) används ofta i statistisk analys av binära utfall, där utfallet av variabeln (händelsen) har relativt låg sannolikhet. Den är därför ofta anpassad till data från kliniska prövningar, där den används för att jämföra risken att utveckla en sjukdom hos människor som inte får medicinsk behandling (eller placebo) jämfört med de människor som tar emot en ny - eller tidigare etablerad - behandling. (från Engelska Wikipedia Dec. 2011).

3.4 Nykriminaliseringens doktrin. Riksdagens rättesnöre



Nedan två stycken lång text ordagrant saxat ur SOU (Statens Offentliga Utredningar) 2006:12 om Rattfylleri och Sjöfylleri. Här beskrivs att regeringen ansluter sig till vissa grundläggande principer för att rättfärdiga nykriminalisering av medborgare i Sverige. Vi har tillåtit oss att stryka under ett antal speciellt tänkvärda rader.

Kriterier för nykriminalisering:

Regeringen anslöt sig härefter till följande fem faktorer som Åklagarutredningen menade skulle föreligga för att en ny-kriminalisering skulle framstå som befogad.

1. Ett beteende skall kunna föranleda påtaglig skada eller fara.
2. Alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader.
3. Straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.
4. Straffsanktion skall utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet.
5. Rättsväsendet skall ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Rekommendationerna har senare även principiellt godtagits av Riksdagen. I 1994/95:JuU2 s. 6–7 anför utskottet att man i princip instämmer i de uttalanden som gjorts i propositionen om att kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet.

Doktrin

Professor Nils Jareborg har i Allmän kriminalrätt, s. 45–65, behandlat frågor om nykriminalisering. Jareborg redogör för kriminaliseringens syfte, varför vi kriminaliserar vissa beteenden och kommer därefter in på när och hur kriminalisering bör ske. De värden och intressen som skyddas av strafflagstiftning brukar, skriver Jareborg, kallas straffbestämmelsernas skyddsintressen eller skyddsobjekt. Uppenbara exempel på sådana värden är liv, frihet, ära, hälsa, egendom, handlingsfrihet, rörelsefrihet och ekonomisk trygghet. För att en kriminalisering alls skall vara aktuell måste det föreligga ett skyddsintresse. Även om det finns ett intresse som är värt att skydda är det dock inte säkert att det bör skyddas genom kriminalisering. Som huvudprincip gäller att en kriminalisering bör avse särskilt skyddsvärda intressen. Det måste således uppstå skada om intresset kränks för att det skall bli aktuellt med en kriminalisering. Kriminalisering bör således avse de mest straffvärda gärningarna och tillgripas endast i sista hand.

Vid avgörande av om en gärningstyp bör beläggas med straff är också att beakta att en kriminalisering bör vara någorlunda effektiv. Jareborg anger slutligen tio "rättsakliga principer" för när kriminalisering bör ske:

1. Brott förutsätter att gärningen typiskt sett kränker eller hotar ett rättsligt erkänt intresse eller värde.
2. Brott förutsätter att gärningsmannen kan anses som moraliskt ansvarig för gärningen; straffrättsligt ansvar får inte åläggas om gärningsmannen saknade ansvarsförmåga eller om han handlade utan uppsåt eller oaktsamhet eller om han på annan grund måste anses vara ursäktad.
3. Brottet består i enstaka onda eller kränkande gärningar; endast indirekt riktar sig straffrätten mot gärningsmannen.
4. Kriminalisering får inte ske retroaktivt till gärningsmannens nackdel.

5. Kriminalisering får inte avse enskilda fall eller personer, utan måste avse brottstyper.
6. Brottstyperna måste vara begripligt och bestämt definierade.
7. Brottstyperna måste vara definierade i lag (generell normgivning, tillgänglig för allmänheten).
8. Kriminaliseringen bör genom straffskalans utformning återspegla också måttet av förkastlighet hos brottstypen.
9. Bestraffning är samhällets mest inriparande och förnedrande sanktion; kriminalisering bör därför tillgripas endast i sista hand eller för de mest förkastliga gärningarna.
10. Straffhotet bör inte vara strängare än vad som är nödvändigt för att hålla brottsligheten på tolerabel nivå.

-- Slut på citat ur SOU 2006:12 --

Att utifrån frånvaron av faktaunderlag och på mycket lösa grunder nykriminalisera det sätt på vilket en viss grupp av människor i samhället väljer att leva sina liv och tillbringa sin fritid är inte försvarbart.

3.5 Aktuella politiska utspel

Lagberedningen gjordes under Tomas Bodströms ledning och den röd-gröna regeringen, men lagen klubbades igenom av alliansen med stöd av ett politiskt tvärsnitt. *Båtfolket* kommer att medverka till att löpande publicera hur partier och politiker idag och framgent agerar i denna fråga.

Ett antal politiker har aktualiserat frågan under hösten 2011:

Motion till Riksdagen 2011/12:C290 Omprövning av Sjöfyllerilagen. Finn Bengtsson (M) m.fl.
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 som varken utsätter sig själva eller andra för någon risk enligt de utvärderingar som finns på området.
<http://www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=410&typ=mot&rm=2011/12&bet=C290>

Motion till Riksdagen 2011/12:C301. Omprövning av sjöfyllerilagen. Lars Beckman (M)
Det föreligger dock ett behov av att göra en översyn kring lämpligheten i detta eftersom förutsättningarna på sjön på många sätt skiljer sig från våra vägar. Oftast kör inte båtarna lika snabbt som bilarna och sjön eller havet innebär större plats än en väg.
http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C301

Motion till Riksdagen 2011/12:C256 Utvärdering av bestämmelser om sjöfylleri och rättsäkerhet Johnny Munk hämmar och Eliza Roszkowska Öberg (M)
Förutsättningarna till sjöss skiljer sig från dem som finns på våra vägar, ytorna är större och hastigheterna ofta lägre. Att då ha samma promillegräns anses inte ge en rättvisande bild av vad som bidrar till vårdslöshet och farligt beteende till sjöss.
http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C256

Motion till Riksdagen 2011/12:C380 Översyn av sjöfyllerilagstiftningen. Isabella Jernbeck (M)
Lagstiftningen upplevs som ett problem och många frågar sig om det övergripande syftet med lagstiftningen verkligen uppnås. Trenden – i vart fall i Stockholms län – var att sjöfylleriet minskade redan innan lagstiftningen infördes.
http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C380

Motion till Riksdagen 2011/12:C267 Utvärdering av sjöfyllerilagen. Jan Ericson (M)
Det är dags att efter två säsonger med lagen se över lagens samlade effekter och vid behov överväga korrigeringar eller förändringar av regelverket.

http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C267

Gustav Andersson skärgårdslandstingsråd (C) i Stockholm.

Centerpartiet som decentralistiskt parti bör vara mer uppmärksamma på hur regler, krångel och byråkrati faktiskt hindrar människor från att uppnå spontan lycka och okomplicerade livsupplevelser som att exempelvis dela en flaska vin till lunchen en sommardag till sjöss.

<http://skargardsbryggan.com/?s=10&a=574755768&soktext=sj%C3%B6fylleri>

3.6 Opinion

Det finns ännu inga statistiskt säkerställda undersökningar som visar vad båtägare i gemen verkligen tycker om den nya sjöfyllerilagen. I Transportstyrelsen båtlivsundersökning 2010 framgår att: *Hela 88,8 procent av de som känner till den nya lagen⁶⁴ om sjöfylleri är positivt inställda till den. En jämförelse mellan båtägare och icke-båtägare visar att de som äger båt är positiva i mindre utsträckning, 82 procent, jämfört med 90,5 procent av de som inte äger båt.* Denna undersökning har från vissa försvarare⁶⁵ tagits som intäkt för att lagen har ett starkt stöd bland allmänheten och därmed ska en minoritet som omfattas av lagen också finna sig i den. Oavsett den allvarliga frågan om vilken rätt en minoritet kan anses ha i en demokrati, så bygger slutsatsen på en mycket snäv tolkning av båtlivsundersökningens slutsatser. Därtill bygger slutsatsen på att allmänheten varit korrekt informerad om lagen och den grund den vilar på – vilket knappast varit fallet. Vi som står bakom *Båtfolket* tycker också det är bra att vi har en lag som kan stoppa fylleri på sjön. Vi ifrågasätter dock starkt om de som svarat på undersökningen haft kännedom om att vi redan hade en fungerande lag och om de därtill står bakom de gränsdragningar som den nya lagen satt på "sjöfylla", det sätt på vilken den upprätthålls och vad det kostar.

Hade man t ex tillspetsat frågat "är det rätt att hårt straffa båtförare som inte utgör en fara för andra?" eller "är du positiv till att införa nya regler på sjön utan sakliga grunder?" hade svaret givetvis blivit ett annat. Därtill blir urvalet synnerligen skevt då majoriteten av de som svarat på frågan inte omfattas av den nya lagen. Så det gamla talesättet gäller även här: Som man frågar får man svar.

Båtfolkets erfarenhet efter otaliga samtal och kontakter med båtägare, båtbranschen, föreningar, skärgårdsfolk m.fl. är att en överväldigande majoritet av dessa är kritiska till lagen i dess nuvarande utformning. Vi har hittills endast stött på politiker och någon enstaka båtägare som överhuvudtaget är positiva till lagen som den är utformad nu.

Det har skett ett antal enkäter på båttidningars hemsidor som samlar många svar/kommentarer och entydigt visar hur kritiskt man ser på lagen. Dessa enkäter är dock till sin konstruktion inte att betrakta som säker statistisk källa och visar snarare på ett allmänt missnöje bland båtentusiaster – de grupper som kanske mest uppskattar båtlivets möjligheter.

Intressanta debattinlägg/länkar:

DN Debatt Professor i Sjörikt Hugo Tiberg samt Professor i Informationssystem Mats Edenius:

Den nya gränsen för sjöfylleri är inte sakligt motiverad utan leder till felprioriterade bevakningsresurser och kriminalisering av vardagslivet.

<http://www.dn.se/debatt/nya-regeln-om-sjofylleri-fornedrande-for-batforare>

⁶⁴ Undersökningen gjordes c.a 6 månader innan lagen trädde i kraft och inga kontrollfrågor ställdes om respondenten verkligen visste innebörden

⁶⁵ t ex Birgitta Rydberg m fl. i Svd opinion 10/8 2011

SvD Debatt av GUSTAV ANDERSSON (C) skärgårdslandstingsråd samt KARL MALMQVIST (C) seglare och förbundsstyrelseledamot i Centerstudenterna:

Det är inte för att förbättra säkerheten och välbefinnandet för de som besöker skärgården som lagen införts. Istället är den en del av nykterismlobbyns kamp mot vanligt folks livsval och dryckesvanor. Lagen är ett typexempel på en moralistisk skrivbordsprodukt som snarast borde förvisas till papperskorgen.

http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/sjofyllerilagen-handlar-inte-om-sakerhet_6404473.svd

Krönika av Göteborgspostens Chefredaktör Peter Hjärne:

Vilket problem löstes? Det borde inte räcka med allmänt tyckande för att inkräkta på människors personliga frihet

<http://www.gp.se/nyheter/ledare/1.434377-peter-hjerne-vilket-problem-lostes->

Ett inlägg av Bil och trafikjournalisten Robert Collin ang. 0.2 för bil i Sverige:

Var promillegränsen hamnar är mer en politisk fråga än betingat av fakta. Bilförare med mindre än 0.5 promille orsakar aldrig några olyckor. Statistiken visar att de inte är farliga i trafiken.

<http://blogg.aftonbladet.se/robertcollin/2009/11/promille-gor-dig-inte-berusad-men-lagen-gor-dig-rattfull>

Ett långt resonerande blogginslag från drabbad skärgårdsbo:

Och om jag nu inte ens får ro en båt som kan gå 15 knop kan jag inte ens ro över till grannen i vår minsta båt. Om jag inte monterar av tjugohästaren just då.

<http://morgonsur.wordpress.com/2010/06/02/jag-kan-helt-enkelt-inte-slappa-sjofylleriet/>

Red. Lasse Bengtsson. Svenska. Båtunionens tidning Båtliv Nov 2011:

Båtägare är enligt riksdagen asberusade, ansvarslösa och farliga!

I Sveriges Riksdag skrivs det motioner mot (obs!) båtlivet som aldrig förr. Andra myndigheter tar fram märkliga och bisarra förordningar som alla har det gemensamt att de tar bort det personliga ansvaret och i stället – ofta – nykriminaliserar oss. Ta till exempel 0.2 promilleregeln om sjöfylleri. Under de senaste 30 åren har det sammanlagt lämnats in 71 motioner till Riksdagen i detta ämne. I huvuddelen av dem utpekas båtmänniskorna som asberusade, ansvarslösa och allmänt farliga för omgivningen. Hårda tag vill man ha... Ofta blandar motionärerna samman båt och bil med häpnadsväckande resultat!

<http://www.batliv.se/blogg.asp?id=28&comment>

Politiska motståndare till lagen:

Se även punkt 3. Aktuella politiska utspel. Några ytterligare exempel

Miljö och Skärgårdslandstingsrådet Gustav Andersson (C): Ingen vill ha fulla och farliga personer bakom båtrattarna. Frågan är dock om det är motiverat av sjösäkerhetsskäl att ställa lika höga krav för fritidsbåtar som för vägtrafikanter. Min bedömning utifrån olycksstatistiken är att det inte är sakligt motiverat. <http://gustavanderssonkungsholmen.blogspot.com/2011/08/ett-liberalt-brev-till-min-kollega-om.html>

Ann Lewerentz Kommunalfullmäktige (M) Norrtälje: *Nog behöver den nya lagen ses över så att den blir tydligare. Kanske som jag tidigare föreslagit med de "gamla" reglerna men med bättre koll och kontroll?* http://norrteljetidning.se/lasarnytt/bloggar/annlewerentzm/1.1226062-ann-lewerentz-m-?blogPostAction=view_post&postingId=19.623132

Politiska tillskyndare av lagen

Birgitta Rydberg (FP): *Min partivän Anders Ekegren har också uppmärksammat det märkliga förslaget att luckra upp sjöfyllerilagen – och pekar med sitt miljöintresse på farorna inte bara för människors säkerhet utan även för sjö- och havsmiljön med berusade båtförare.*

<http://birgittarydberg.wordpress.com/2011/08/07/sjofyllerilagen-fungerar/#comment-933>

Katarina Brännström (M): *Som med många andra lagar, som inskränker människors frihet, så kritiserar sjöfyllerilagen av en del. Det kommer att ta lite tid innan alla har accepterat den. Men det kommer, precis som på våra vägar, alltid finnas de som kör olagligt. För fort eller med för mycket alkohol i kroppen.* <http://katarinabrannstrom.blogspot.com/2011/07/batsommar-och-nya-sjofyllerilagen.html>

Lotta Olsson (M): *Det är heller inte rimligt att vi har attityder att det är okej att köra båt och dricka alkohol, lika lite som att köra bil och dricka alkohol. Det kommer att vara besvärligt något år för dem som sett det som självklart att inta alkohol och köra båt, men om några år kommer vi att se det som självklart med de nya reglerna, på samma sätt som bilbältesreglerna.*

<http://moderatlotta.wordpress.com/2011/08/16/nya-lagar-kan-vara-besvarliga/#comment-779>

Per Odenius (C): *Sjöfylleriet är inget lätt problem att komma tillrätta med, men vi har i alla fall några enkla verktyg som vi definitivt måste använda. För det första är det enda rimliga att tillämpa samma promillegräns för all trafik, oavsett om den sker på vatten eller väg. För det andra behövs en fungerande nykterhetskontroll.* <http://perlodenius.centerpartiet.net/2011/08/sjofyllerilagen/>

Åsa Torstenson (C), riksdagsledamot: *Jag undrar vad det är med alla Er som mailbombar mig för att Ni känner Er kränkta för att Ni inte får suppa Er fulla och köra båt.*

Genomgående refereras det till bilar och påståenden/förmodanden att alkohol är ett stort problem på sjön och speciellt med snabba motorbåtar.

Statistik och forskning stödjer inget av dessa påståenden. Där det överhuvudtaget finns alkoholrelaterade problem på sjön gäller det medelålders män i mindre öppna båtar, i insjöar och som oftast är ensamma och bara en fara för sig själva.

Vi håller med Redaktör Bengtsson att alltför många och okunniga riksdagspolitiker utpekar båtfolket som asberusade, ansvarslösa och allmänt farliga för omgivningen.

Varför denna medvetna förvrängning av verkligheten?

3.7 Regler utomlands

Andra "båtnationer" har inte kommit fram till samma slutsats som Sverige. Man har antingen en ansvarslag likt den vi hade i Sverige innan 2010. Eller en högre gräns på oftast 0.8 promille. Den är även IMO:s rekommendation för yrkessjöfart (se under tabellen). Länder som Finland och Storbritannien har kategoriskt avfärdat all jämförelse mellan biltrafik och båt som irrelevant.

Tolererad alkohol i blodet. Utvalda länder med omfattande fritidsbåtsflotta. (Blood Alcohol Concentration - BAC)

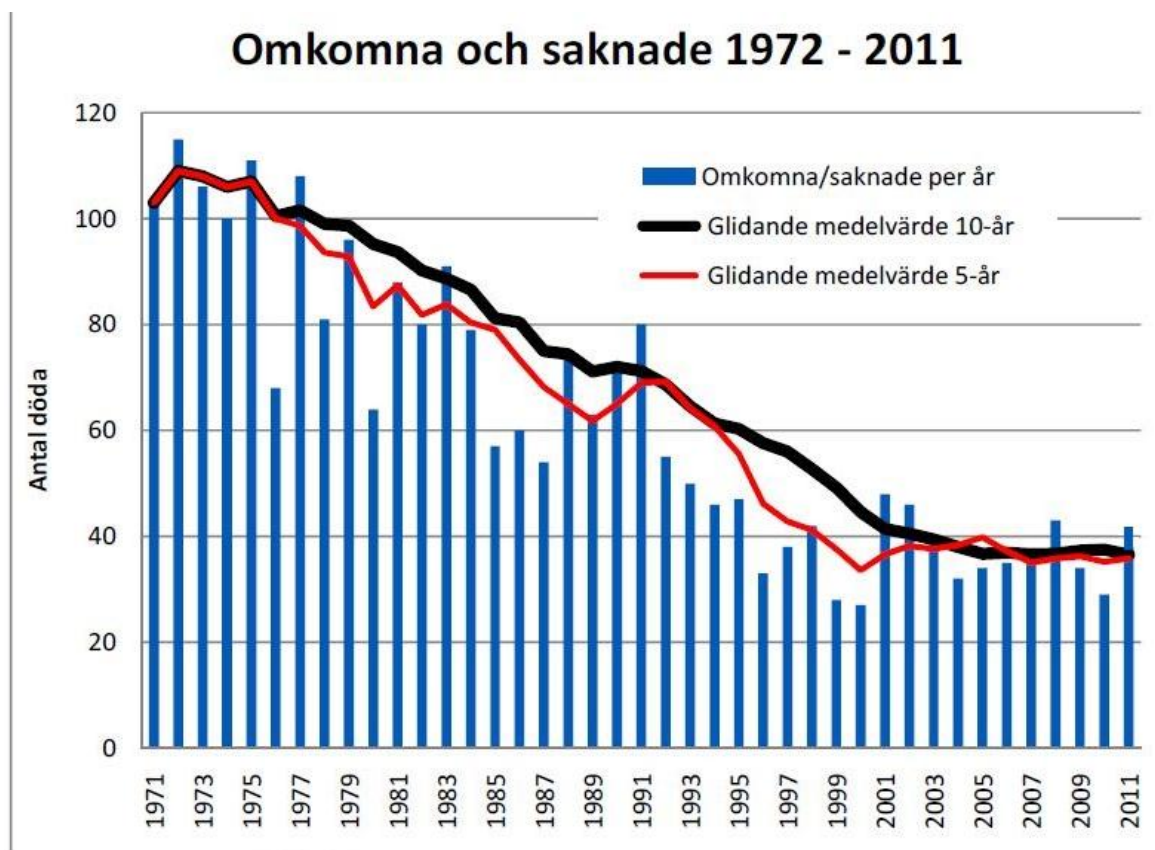
| Land | Båt - promille BAC | Vägtrafik - promille BAC | Noteringar avseende båt |
|----------------------|--------------------------------------|-----------------------------|--|
| Sverige | 0.2 (1.0 grovt sjöfylleri) | 0.2 (1.0 grovt rattfylleri) | Sverige infört ny gräns 0.2 år 2010. Segelbåtar under 10 m är undantagna samt båtar med toppfart under 15 knop. För dessa gäller den tidigare ansvarslagen med maximalt 1 promille för grovt sjöfylleri. |
| Norge | 0.8 | 0.2 | 0.5 för båtar över 15 meter |
| Danmark | Ingen fast gräns utom vissa båttyper | 0.5 | 0.5 som gäller yrkestrafik, båtar över 15 m längd samt höghastighetsbåtar inkl. vattenskoter |
| Finland | 1.0 | 0.5 | Finland hade en liknande debatt som Sverige men ansåg jämförelsen Vägtrafik och båt som irrelevant och behöll ansvarslag och 1 promille |
| UK | Ingen fast gräns | 0.8 | Hade förslag på 0.8 för fritidsbåt (som trafik) år 2005 men jämförelsen ansågs irrelevant av remissinstanser och ingen specifik promillelag finns för närvarande. Ansvarslag. (se nedan) |
| Tyskland | 0.8 (0.5) | 0.5 | 0.5, där tidvatten finns, annars 0.8 |
| Frankrike | Ingen fast gräns | 0.5 | Ansvarslag |
| Nederländerna | 0.8 | 0.5 | |
| Italien | Ingen fast gräns | 0.5 | Endast för yrkestrafik |
| Spanien | ? | 0.5 | <i>Båtfolket har ännu inte säkerställt fakta</i> |
| USA | 0.8 (några stater 1.0) | 0.8 | |
| Canada | 0.8 | 0.8 | |
| Australien | 0.5 | 0.5 | Endast för motorbåtar |
| Nya Zeeland | Ingen fast gräns | 0.8 | |

Notera. *The Standards of Training, Certification and Watchkeeping* <http://www.stcw.org/> har regeln om att ingen ansvarig personal inom skeppshantering (yrkestrafik med stort tonnage) får ha högre BAC än 0.8 promille. Denna regel måste följas av de 133 länder som är medlemmar i FN organet IMO (International Maritime Organization). IMO föreslog 2005 en sänkning till 0.5. Ännu 2012 har detta inte införts.

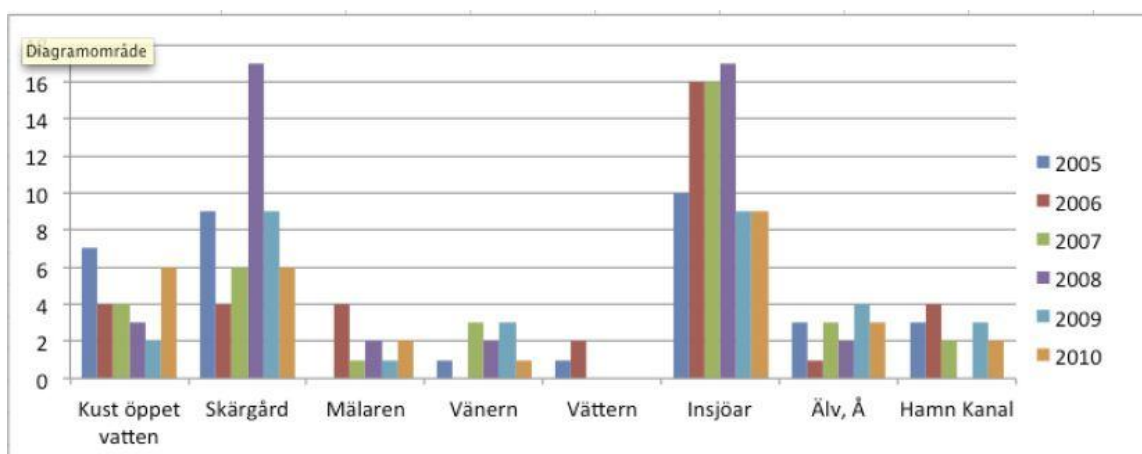
I Storbritannien fanns 2004 ett förslag att införa 0.8 promille som gräns med undantag för båtar som gör maximalt 7 knop o/e är under 7 meter. De flesta remissinstanser avfärdade förslaget med hänvisning till att vägtrafik inte skall jämföras med båt och att det heller inte fanns några bevis eller tecken på att det existerade ett problem med alkohol och båtliv. Ingen lagändring kom till stånd.

3.8 Referenslitteratur, statistik och övriga källor

1. Båtliv är en säker fritidssysselsättning. De senaste 20 åren har antalet omkomna i samband med fritidsbåtliv halverats. Omkomna per 100 000 båtar är 4,9 personer år 2007. Motsvarande siffra för Finland 7,1, Norge 3, UK 9,6, USA 5,3. För Sveriges del har siffran för 2010 nu sänkts till 3,4. (Källa Transportstyrelsen 2010). Sjösäkerhetsrådet har därtill redovisat stadigt sjunkande siffror på båtolucky under senare år långt innan den nya sjöregeln infördes. Notera att utplaningen i början på 2000 talet beror på att en ny kategori lagts till statistiken. De som omkom på bryggor i samband med bordning eller landstigning från båtar. Därtill ökade beståndet av båtar kraftigt under 2000 talet.



Nedan. Fördelning av olyckor. Notera den stora andelen som representeras av mindre båtar och kajaker i insjöar. De omfattas ej heller av den nya 0.2 promille alkohollagen.



För vidare statistik se <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fritidsbatar/Olycksstatistik---fritidsbatar/>

2. *Sjöfylleri i svensk rättspraxis. Hugo Tiberg. Marine Intoxication in Swedish Case Law*, Stockholm 1911 Jure Förlag 2011. ISBN 978-91-7223-442-0. Jure Förlags databas juresjofart.se/sml. Samt Tilläggsmaterial från oktober 2011 från författaren. Detta är pågående forskning av professorn i sjörätt Hugo Tiberg som kontinuerligt uppdateras. Se även utförligt i avsnitt 2.6.
3. "Om grädden på moset" och att även "små" glädjeämnen – speciellt satt i sina sammanhang – är av stor betydelse för helheten, det psykiska välbefinnandet och för hur hela dagen har upplevts: I vetenskapsjournalisten Stefan Kleins bok "Lyckoformeln" ISBN 91-27-10736-1 (2005) sammanfattar han den odysse av forskning och vetande om välbefinnande, känslor och neurobiologin som finns idag. Även medicinskt om hur utsöndrandet av dopamin och opiater hjälper oss med målbilder och belöningskänslor som ger välbefinnande.
4. Forskning om att övriga störningsmoment vid bilkörning ofta överträffar procentuell risk för olycka eller den relativa risken (RR) för en olycka jämfört med att dricka alkohol upp till 0.8 promille: Strayer, David; Drews, Frank; Crouch, Dennis (2003). "[Fatal Distraction? A Comparison of the Cell-Phone Driver and The Drunk Driver](#)" " Även forskning från" The Société de l'assurance automobile du Québec" (SAAQ) 2003, U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) September 2010.

3.9 Externa länkar

<http://www.alltom02promillepasjon.se> En omfattande webb-plats som drivs av en privatperson som tidigt reagerade med ilska på den nya lagen. Många subjektiva åsikter blandat med raljans men också massor av information. T.ex kan de flesta domarna inom sjöfylla läsas här :

<http://www.alltom02promillepasjon.se/index.php/component/content/article/45-domar-med-mera/105-domar-uddevalla-tingsraett>

<http://www.facebook.com/groups/198160173575380/> Är Facebookgruppen "Sjöfyllerilagen" där det pågår många intressanta diskussioner varvat med indignation

Omslagsfoto. Lilla Nassa Skärgård. Fredrik. Wikipedia Commons