

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.nm@regeringskansliet.se

Betänkande SOU 2022:49 Ändrade regler för vattenskotrar

Sammanfattning

Transportstyrelsen stödjer i stort utredningens förslag. Vi anser att det är nödvändigt att nuvarande vattenskoterförordning upphävs (7.2). Vi stödjer samtidigt förslaget att Länsstyrelsen får ett utökat och förtydligt bemyndigande i sjötrafikförordningen för att utfärda sjötrafikföreskrifter för vattenskoterkörning (7.5), liksom att Länsstyrelsen ges i uppdrag att se över var det finns behov av sjötrafikföreskrifter som avser vattenskoter (7.8). Vi välkomnar även förslaget att Havs- och vattenmyndigheten tillsammans med andra berörda myndigheter, ska ta fram vägledning om hur sjötrafikförordningen kan tillämpas, då vi ser denna vägledning som ett viktigt verktyg för att en enhetlig tillämpning som tar hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa ska uppnås (7.7).

Vi uppskattar att kostnaderna för Transportstyrelsen att utreda förutsättningarna för att införa ett vattenskoterregister uppgår till omkring 2,2 miljoner kronor (7.11). Om ett sådant uppdrag ska genomföras inom ram kan en prioritering av myndighetens arbete vara nödvändigt. Vi ser även att uppdraget att tillhandahålla information för vattenskoterkörning (7.13), liksom ett ökat antal remisser om sjötrafikföreskrifter (7.5) kan komma att innebära att Transportstyrelsen behöver resursförstärkning.

Vi föreslår ändrad lydelse av 7 § i lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter (7.10). Utredningen föreslår att listan med brott som leder till återkallat förarbevis ska utökas med nya typer av brott. För dessa typer gäller att brottet ska ha begåtts vid framförande av just vattenskoter. Detta skiljer sig från övriga brottstyper där återkallelse ska ske även om brotten har begåtts med en annan typ av fartyg. Vi stödjer förslaget att brott mot bestämmelser i miljöbalken ska kunna leda till återkallelse av förarbevis och att 7 § lagen om förarbevis för vattenskoter ändras för att genomföra förslaget. Vi föreslår därutöver ytterligare justeringar av 7 § så att endast överträdelse med vattenskoter, och inte överträdelse med andra fartyg, ska

kunna leda till återkallelse av förarbevis. Vi anser också att det finns anledning och att det är lämpligt att komplettera lagen med bestämmelser om att ringa överträdelser inte ska leda till återkallelse.

Slutligen belyser vi vissa frågor som rör definition av vattenskoter och sjölagens tillämpningsområde. Vi bedömer att det är angeläget att det utreds huruvida sjölagens bestämmelser är eller bör vara tillämpliga på andra vattenskotrar än sittmaskiner och även att det utreds vilka konsekvenser det får om andra vattenskotrar än sittmaskiner ska omfattas av sjölagen i sin helhet.

Transportstyrelsens synpunkter

Generella synpunkter

Transportstyrelsen välkomnar utredningens förslag och ser dessa som viktiga för att komma till rätta med de störningar från vattenskotrar som uppkommer på många platser. Erfarenheterna från införandet av förarbevis för vattenskotrar visar positiva resultat, men detta till trots finns fortfarande behov av ytterligare åtgärder att säkerställa att användningen av vattenskotrar inte medför oacceptabla störningar eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Transportstyrelsens detaljerade synpunkter

Nedan följer Transportstyrelsens synpunkter relaterade till rubriknummer i utredningen:

7.1 Utgångspunkter för en ny reglering av vattenskotrar och andra vattenfarkoster med liknande störningsbild

Definitionen av vattenskotrar

I avsnitt 5.2.4 behandlas definitionen av vattenskotrar. Det tas där upp hur vattenskotrar definieras i ett antal lagar och förordningar. Gemensamt för de olika definitionerna är att farkoster med en längd som är lika med eller överstiger fyra meter eller har propeller inte ses som vattenskotrar. Vidare krävs det att farkosten har utformats på ett sådant sätt att den ska framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på skrovet.

Transportstyrelsen förordar att en likalydande definition av vattenskotrar i största möjliga mån används i de författningar där begreppet förekommer. Men vi ser även anledning att uppmärksamma riskerna med att definitionen innehåller en längdangivelse. En konsekvens av definitionens utformning kan vara att det tas fram vattenskotrar med en längd som överstiger längdangivelsen i syfte att kringgå reglerna för vattenskotrar. Det blir t.ex. problematiskt att tillämpa lagen om förarbevis för vattenskotrar om skotern är längre än fyra meter. Samma risk kan uppstå med tillämpningen av

sjötrafikförordningen om definitionen också tas in där. En jämförelse kan göras med definitionen av skepp. Den 1 februari 2018 ändrades definitionen av vad som anses vara ett skepp. Fram till den 1 februari 2018 var ett skepp ett fartyg vars skrov hade en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Detta var då också den gräns för när det blev obligatoriskt att registrera fritidsfartyg i fartygsregistret. Vid den tidpunkten var det inte ovanligt att fritidsfartygen antingen hade en största längd av strax under tolv meter alternativt en största bredd av strax under fyra meter och därmed inte blev registreringspliktiga.

Sjölagens tillämpningsområde

Sjölagens tillämpningsområde behandlas i avsnitt 5.4.3 på sidorna 104-105 och även till viss del i avsnitt 7.1.1. I avsnitt 7.1.1 anförs det att utredningen bedömer att vattenskotrar, såväl sitt- som ståmaskiner, ska betraktas som fartyg i sjölagens mening. Transportstyrelsen bedömer att det kan finnas skäl för att ytterligare utreda frågan om alla slags vattenskotrar är att se som fartyg i sjölagens mening. En tolkning som innefattar alla typer av vattenskotrar är inte i enlighet med Transportstyrelsens praxis inom fartygsregistreringsområdet.

Precis som det tas upp i utredningen gjordes bedömningen i prop. 1972:42 att fartygsbegreppet inte lämpar sig för att lagfästas.¹ Av propositionen framgår det att viss utgångspunkt till fartygsbegreppet kan hämtas från tillbehörsreglerna² i sjölagen. Vidare att det ur formuleringen för tillbehörsreglerna kan ”slutas att skrov – med eller utan märkbar dräktighet – och viss konstruktionsmässig manöverförmåga är nödvändiga förutsättningar för att ett fartyg skall föreligga”.³

I doktrin har Christer Rune behandlat fartygsbegreppet.⁴ Rune tar upp att fartygsbegreppet traditionellt sett har utgått ifrån att fartyget är ett sjötransportmedel med viss manövreringsförmåga. Det är inte nödvändigt med eget framdrivningsmedel. Transportändamålet har med tid fått en minskad betydelse. Vidare anför Rune att man numera endast bör se till användningen på så sätt att det ska vara avsett för sjöburen drift.⁵

Rune framhåller att det inte räcker att redskapet kan flyta, utan att det även behöver ha styrförmåga. Redskapet behöver enligt Rune åtminstone kunna

¹ Prop. 1972:42, s. 228.

² 1 kap. 3 § 1 st. sjölagen (1994:1009), *Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk för fartyget ägnad utrustning samt sådana reservdelar som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse.*

³ Prop. 1972:42, s. 300.

⁴ Rune, Christer, *Rätt till skepp*, Andra upplagan, 1991.

⁵ Rune (1991), s. 17-18.

hålla kurs vid bogsering. Vidare anför han att det som är av betydelse är redskapets konstruktionsmässiga flyt- och manöverförmåga.⁶ Detta har lett till att man idag vid fartygsregistrering talar om att fartyg ska ha skrov och styrinrättning av vedertaget slag. Så kallade sittmaskiner bedöms ha skrov och styrinrättning av vedertaget slag och anses därför vara fartyg som kan registreras i fartygsregistret. Transportstyrelsen har emellertid hitintills gjort bedömningen att ståmaskiner inte kan registreras i fartygsregistret mot bakgrund av resonemanget ovan. Transportstyrelsen känner inte till att frågan om sjölagens tillämpning på ståmaskiner behandlades särskilt inom ramen för framtagandet av lagen om förarbevis för vattenskoter. Såvitt vi vet blev det alltså inte heller i det sammanhanget utrett huruvida sjölagens bestämmelser, särskilt då ansvarsbestämmelserna, är tillämpliga på ståmaskiner. Transportstyrelsen konstaterar dock att det vore olyckligt med en tolkning och tillämpning av sjölagen som innebär att en förare inte kan befinnas skyldig till t.ex. vårdslöshet i sjötrafik och sjöfylleri till följd av att den vattenskoter som framfördes var en ståmaskin.

Sammanfattningsvis bedömer Transportstyrelsen att det är angeläget att det utreds vidare huruvida sjölagens bestämmelser är eller bör vara tillämpliga på andra vattenskotrar än sittmaskiner och vilka konsekvenser det får om andra vattenskotrar än sittmaskiner ska omfattas av sjölagen i sin helhet. Transportstyrelsen anser att en förändrad tolkning av fartygsbegreppet, som innebär att alla vattenskotrar ska omfattas av sjölagen, bör göras med försiktighet och med beaktande av vilka konsekvenser det kan få inom lagens alla tillämpningsområden.

7.2 Vattenskoterförordningen ska upphävas

Vi stödjer förslaget att upphäva den nuvarande vattenskoterförordningen och att kompletteringar istället ska göras i relevant och befintlig sjörättslig reglering.

7.5 Länsstyrelsen ska få utökad och förtydligad möjlighet att föreskriva om förbud mot vattenskotrar i vattenområden

Vi stödjer att Länsstyrelsens bemyndigande i 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen utökas och förtydligas så att det blir möjligt att meddela föreskrifter om begränsning, inklusive förbud, i rätten att utnyttja vattenområde för användning av vattenskotrar även av andra skäl än miljö och säkerhet.

Vi vill dock lyfta behovet av resursförstärkning för att omhänderta en trolig ökning av antalet remisser från länsstyrelsen med anledning av förslaget om ett utökat bemyndigande i sjötrafikförordningen.

⁶ Rune (1991), s. 18.

7.7 Vägledning kring hur sjötrafikförordningen kan tillämpas för att inte oacceptabla störningar ska uppkomma

Vi ser behov av en vägledning för hur sjötrafikförordningen kan tillämpas för att hantera en störningsbild från vattenskotrar. En vägledning kan lägga grunden för enhetlig tillämpning och ge förutsättningar för en god bedömning av aspekterna säkerhet, miljö och hälsa. Vi välkomnar förslaget om att Havs- och vattenmyndigheten, tillsammans med andra berörda myndigheter, ska ta fram denna vägledning om hur sjötrafikförordningen kan tillämpas. Transportstyrelsen deltar gärna i arbetet.

7.8 Länsstyrelsen ska få i uppdrag att se över vilka vattenområden som behöver regleras med sjötrafikföreskrifter

Vi stödjer att Länsstyrelserna ges ett uppdrag att se över inom vilka vattenområden vattenskoterkörning behöver begränsas eller förbjudas. Detta uppdrag kan dock komma att innebära ökad arbetsbörda och påverka resursbehovet även inom Transportstyrelsen genom en trolig ökning av antalet remisser.

7.10 Listan över brott som leder till återkallelse av förarbevis ska utökas

Utredningen föreslår att brottstyperna rörande brott mot områdesskydd och vissa artskyddsbrott ska införas på listan över brott som leder till återkallelse av förarbevis.

Vi noterar att de tillkommande brottstyperna, som leder till återkallat förarbevis för vattenskoter, enbart föreslås gälla när brottet har begåtts vid framförande av just vattenskoter. Detta tycker vi är rimligt och vi stödjer därmed förslaget i avseendet att regleringen enbart träffar de som framför vattenskoter och inte andra fartyg.

Dock är den befintliga regleringen i lag (2021:626) om förarbevis 7 § formulerad på så sätt att den inte är begränsad till att brotten som leder till återkallat förarbevis för vattenskoter ska ha begåtts enbart vid framförande av vattenskoter. Vi bedömer att utifrån förarbetena till lagen var syftet med regleringen att stävja trafikförseelser och andra sjötrafikbrott som begås vid framförande av vattenskoter. Med nuvarande lydelse och tillämpning bedömer vi att regleringen går utöver detta.

Regleringen har medfört en inkonsekvens i form av att t.ex. en fartöverträdelse med fritids- eller yrkesfartyg ska innebära att föraren av fartyget får sitt förarbevis för vattenskoter återkallat, medan föraren däremot kan fortsätta att köra det fartyg med vilken fartöverträdelsen har begåtts.

Med anledning av detta föreslår Transportstyrelsen en ändring av 7 § lagen om förarbevis för vattenskoter enligt nedan:

Återkallelse och omhändertagande av förarbevis

7 § Förarbeviset ska återkallas (slutlig återkallelse) om innehavaren, sedan utbildningen enligt 5 § första stycket 2 genomgått med godkänt resultat, vid framförande av vattenskoter begår brott enligt

- 1 20 kap. 2, 3, 4, 5, 7, 8 eller 9 § sjölagen (1994:1009),
- 2 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300), eller 3. 5 § förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter.
- 3 29 kap. 2 § 3 miljöbalken ~~om brottet begåtts genom att olovligen uppehålla sig i området med en vattenskoter~~, eller
- 4 29 kap. 2 a § eller 2 b § 1 miljöbalken ~~om brottet begåtts vid framförande av en vattenskoter~~.

Om innehavaren av förarbeviset inte har genomgått sådan utbildning som avses i 5 § första stycket 2, ska återkallelse i enlighet med första stycket i stället göras om innehavaren har begått brott efter det att förarbeviset har utfärdats.

I samband med att § 7 i lagen om förarbevis för vattenskoter föreslås ändras vill vi även framföra att det, utöver vår föreslagna ändring, även finns anledning att överväga om bestämmelserna om återkallelse av förarbevis bör kompletteras med bestämmelser om att ringa överträdelser inte ska leda till återkallelse. Vår erfarenhet från den första sommaren med förarbevis har aktualiserat frågan om alla brott och förseelser verkligen ska leda till återkallelse. Vi har fått synpunkter från både Polisen och KBV om att det har upplevts som oproportionerligt att alla mindre förseelser såsom t.ex. en ringa hastighetsöverträdelse alltid ska leda till återkallelse av förarbeviset.

7.11 Transportstyrelsen ska utreda förutsättningarna för införande av ett register för vattenskotrar

Vi kan konstatera att bland annat Polismyndigheten och Kustbevakningen har fört fram vikten av att införa ett vattenskoterregister ur ett brottsbeivrande perspektiv. Transportstyrelsen anser att denna fråga noggrant behöver utredas innan beslut om införande av ett register kan fattas.

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen får i uppdrag att utreda förutsättningarna för införande av ett register för vattenskotrar och hur märkning kan ske. Vid vår genomgång av betänkandet framkom att följande delar, förutom en analys av nyttan och kostnaden med ett register, kan behöva ingå i en utredning:

- 1) Frågor om utformning, utveckling och automatiseringsgrad av ett register
- 2) Vilka uppgifter om ägarna som ska finnas i ett register
- 3) Vilka uppgifter om vattenskotern som ska finnas i ett register
- 4) Dataskydds- och integritetsfrågor inklusive frågor om åtkomst av registret för andra myndigheter

- 5) Straffsanktioner
- 6) Undantag från registreringskrav
- 7) Samråd med bransch och andra berörda myndigheter
- 8) Utredning om märkning i samråd med Post- och telestyrelsen

För att kunna ge en detaljerad redogörelse av vad en sådan utredning skulle innebära behövs mer konkreta uppgifter om innehåll. Vi bedömer dock att det handlar om en omfattande utredning med olika sakkompetenser och vi uppskattar att kostnaden för en sådan utredning skulle uppgå till omkring 2,2 miljoner kronor. Vi vill även nämna att ett sådant uppdrag skulle sannolikt ge vissa undanträngningseffekter och bortprioriteringar inom myndighetens befintliga verksamhet.

7.13 Uppdrag till Transportstyrelsen om information om vattenskoterkörning

Enligt förslaget så ska Transportstyrelsen ges i uppdrag att tillhandahålla information om gällande regler för vattenskoter och hur vattenskoteråkning kan påverka omgivningen. Med tanke på att fler myndigheter än Transportstyrelsen har och/eller föreslås få ansvar för att ge information relaterat till vattenskoterkörning bör det säkerställas att myndigheterna samarbetar för att på ett ändamålsenligt, ekonomiskt och effektivt sätt ta fram sådan information och nå ut med den till berörda och andra intresserade.

För närvarande är det dock oklart i vilken omfattning informationen ska ges och hur förslaget om Transportstyrelsens ansvar att tillhandahålla information om vattenskoter och gällande regler ska omhändertas på myndigheten. Vår uppfattning är att en sådan uppgift kan komma att kräva ytterligare resurser.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Anna Törnqvist, enheten för inskrivning och register samt internationell samordning, sektionschef Bo Bergström, sektionen för sjöpersonal, sektionschef Kajsa Lindström, sektionen för miljö samt handläggare Annika Lindell, sektionen för miljö, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam

Generaldirektör