



TSS  
2021-3743

# Utvärdering av åldersgräns för att få framföra vattenskoter

© Transportstyrelsen

Avdelningen för sjö- och luftfart  
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSS 2021-3743  
Författare Erika Persson och Malin Ekeström  
Månad År December 2021  
Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2021 fick myndigheten i uppdrag att utvärdera åldersgränsen för att få framföra vattenskoter. Detta är Transportstyrelsens slutredovisning av uppdraget.

Norrköping, 1 december 2021

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör, Transportstyrelsen

Simon Posluk  
Enhetschef, Enheten för hållbar  
utveckling

## Sammanfattning

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2021 fick myndigheten i uppdrag att utvärdera åldersgränsen för att få framföra vattenskoter. Uppdraget innefattade att utvärdera erfarenheterna av tre sommarsäsonger med åldersgräns.

Utifrån ett mognadsperspektiv finns det skäl som skulle legitimera en höjning av åldersgränsen. I Norge ska åldersgränsen höjas till 18 år, vilket motiveras mot bakgrund av forskning som pekar på att hjärnans mognadsgrad hos unga människor resulterar i att de oftare tar större risker och uppträder mer impulsivt.

På grund av bristande statistik finns det svårigheter med att utvärdera åldersgränsens effekter. Den statistik som finns att tillgå visar dock att en majoritet av de som har varit inblandade i vattenskoterolyckor och skadats är mellan 20 och 35 år. Endast ett fåtal av de personer som varit inblandade i vattenskoterolyckor har varit runt 15 år. Den bild som statistiken ger bekräftas av sjöpolisen, Kustbevakningen och Svenska Livräddningssällskapet, som menar att det i första hand är vuxna personer som orsakar de störningar och olyckor relaterat till vattenskoterkörande som de möter i sitt arbete. Det är i sammanhanget också värt att nämna att några av de aktörer som Transportstyrelsen har tillfrågat vill se att åldersgränsen tas bort.

Eftersom det i första hand inte är ungdomar som i dag orsakar problem relaterat till vattenskoterkörande och är inblandade i vattenskoterolyckor skulle en högre åldersgräns främst motiveras med att förebygga de risker som kan uppstå när ungdomar kör vattenskoter. Dessutom är andra åtgärder kopplat till vattenskoterkörning planerade att träda ikraft i närtid, exempelvis införandet av krav på att den som framför en vattenskoter har ett giltigt förarbevis. Sedan sommaren 2021 kan också Polisen bötfälla de som framför en vattenskoter på ett, i onödan, störande sätt. Detta föreslås även Kustbevakningen kunna göra från och med 1 mars 2022. Troligtvis kommer denna reglering att stävja en del av den buskörning som sker i dagsläget.

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att regeringen bör invänta effekterna av de åtgärder som planeras i närtid för att komma tillrätta med problem relaterat till vattenskotrar innan åldersgränsen eventuellt höjs. Samtidigt ser myndigheten ett behov av att fortsatt följa utvecklingen kring vattenskotrar utifrån ett åldersperspektiv och motsätter sig inte en höjning av åldersgränsen om det uppstår skäl för detta.

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>5</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1 Bakgrunden till uppdraget.....	6
1.2 Uppdraget .....	6
1.3 Metod .....	6
1.4 Avgränsningar .....	7
<b>2 VEM FÅR KÖRA VATTENSKOTER?</b> .....	<b>8</b>
2.1 Vad säger reglerna? .....	8
2.2 Åldersgräns har utretts tidigare .....	8
2.3 Internationell utblick.....	9
2.3.1 Danmark.....	9
2.3.2 Norge .....	10
2.3.3 Finland .....	10
<b>3 OLYCKOR OCH OLÄGENHETER KOPPLAT TILL VATTENSKOTRAR</b> .....	<b>11</b>
3.1 Få under 15 år inblandade i olyckor .....	11
3.2 Sannolikt stort mörkertal över skadade i fritidsbåtlivet .....	13
3.3 Insamlade iakttagelser och synpunkter .....	14
3.3.1 Vattenskotrar upplevs som störande .....	14
3.3.2 Ungdomar är inte det stora problemet .....	15
3.3.3 Synen på åldersgränsen går isär.....	15
<b>4 SAMMANFATTANDE KOMMENTARER</b> .....	<b>17</b>
4.1 Inget tydligt stöd i statistiken för en högre åldersgräns .....	17
4.2 Det finns skäl för en högre åldersgräns.....	17
4.3 Andra åtgärder planeras .....	18
4.4 Invänta effekterna av planerade åtgärder.....	18
<b>REFERENSER</b> .....	<b>20</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrunden till uppdraget

Användningen av vattenskotrar har ökat i Sverige de senaste åren och allt fler kommer i kontakt med dessa farkoster. Eftersom det saknas register över vattenskotrar är det svårt att veta exakt hur många som finns. Men år 2020 beräknades det finnas någonstans mellan 25 000 och 30 000 vattenskotrar i Sverige<sup>1</sup>, vilket kan jämföras med 4 000 år 2008<sup>2</sup>.

Vattenskotrar utmärker sig gentemot många andra typer av fritidsbåtar på grund av deras höga motorstyrka med effekter på mellan 100 och 300 hästkrafter. Det innebär att de kan uppnå hastigheter om 70 knop, vilket motsvarar 130 km/h. I takt med den ökade användningen av vattenskotrar är det också sannolikt att risken för olyckor också ökar. Dessutom kan den så kallade nöjeskörningen vara störande för omgivningen och påverka människor, miljö och djurliv negativt.

Den 1 juni 2019 infördes en bestämmelse i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotter som innebär att den som framför en vattenskotter måste ha fyllt 15 år. Detta efter att införandet av en åldersgräns hade diskuterats i flera år<sup>3</sup>.

## 1.2 Uppdraget

Transportstyrelsen har i regleringsbrevet för 2021 fått i uppdrag att utvärdera åldersgränsen för att få framföra vattenskotter. Uppdraget innefattar att utvärdera erfarenheterna av tre sommarsäsonger med åldersgräns för att få framföra vattenskotter.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 december 2021.

## 1.3 Metod

För att ta fram denna rapport har relevant litteratur och statistik studerats. Vidare har Transportstyrelsen intervjuat representanter från sjöpolisen, Kustbevakningen och Svenska Livräddningssällskapet. För att inhämta synpunkter från aktörer inom fritidsbåtlivet skickade Transportstyrelsen ut ett frågeformulär via mejl där följande parter fick lämna yttranden:

- Svenska Seglarförbundet
- Svenska Kryssarklubben

---

<sup>1</sup> Enligt uppgifter från Sweboat.

<sup>2</sup> Uppskattning i Regeringskansliet (2016)

<sup>3</sup> Se exempelvis Havs- och vattenmyndigheten (2013) och Regeringskansliet (2016).

- Svenska Båtunionen
- Sweboat
- Svenska Racerbåtsförbundet
- Svenska Kanotförbundet
- Vattenskoterföreningen Guppa

Av ovanstående inkom Svenska Kryssarklubben, Svenska Båtunionen och vattenskoterföreningen Guppa med yttranden.

#### **1.4 Avgränsningar**

Uppdraget har avgränsats till personolyckor och de problem som relevanta myndigheter och organisationer upplever relaterat till vattenskotrar.

Skador på miljö och djurliv som orsakas av vattenskotrar har lämnats utanför rapporten. Istället hänvisar Transportstyrelsen till kommittédirektivet *En reglering av användningen av vattenskotrar och liknande farkoster* där en särskild utredare bland annat ska analysera hur användningen av vattenskotrar och andra vattenfarkoster med liknande störningsbild bör regleras i syfte att förhindra oacceptabla störningar eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

## 2 Vem får köra vattenskoter?

Detta kapitel redogör för regelverken kring framförande av vattenskoter och för de utredningar om åldersgräns som presenterats tidigare. Kapitlet redogör även för regleringen av vattenskoterkörning i närliggande länder till Sverige.

### 2.1 Vad säger reglerna?

Sedan 1 juni 2019 måste den som framför en vattenskoter ha fyllt 15 år, en bestämmelse som regleras i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter. Personer som är under 15 år kan ansöka om dispens om de kan styrka att de tävlar i vattenskoter eller tränar inför tävling.

Från och med 1 maj 2022 införs krav på att den som framför en vattenskoter måste ha ett förarbevis. För att få ett förarbevis krävs godkänt resultat på en utbildning som innehåller såväl teoretiska som praktiska moment. Utbildningsanordnare kan sedan 1 juli 2021 ansöka om tillstånd hos Transportstyrelsen för att bedriva dessa utbildningar. En utbildningsanordnare måste också få sin kursplan godkänd av Transportstyrelsen, och utbildningen ska enligt 16 § i lag (2021:626) om förarbevis för vattenskoter lägga särskild vikt vid säkerhet och hänsyn till miljö- och naturliv. Förarbevisen kommer att utfärdas av Transportstyrelsen, som också kommer att utöva tillsyn gentemot utbildningsanordnarna.

Dessutom anger förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter var det är tillåtet att köra vattenskoter i Sverige. Enligt förordningen får en vattenskoter framföras i allmänna farleder och inom områden där Länsstyrelsen har beslutat om undantag från det generella förbudet. Utöver detta omfattas även en vattenskoterförare av sjölagen (1994:109) och sjötrafikförordningen (1986:300) som reglerar hur trafik till sjöss får bedrivas rent generellt.

### 2.2 Åldersgräns har utretts tidigare

Frågan om såväl förarbevis som åldersgräns för framförande av fritidsbåtar generellt har behandlats vid flera tillfällen. Förslag på särskild reglering för vattenskotrar gentemot andra fritidsbåtar aktualiserades 2013 genom Havs- och vattenmyndighetens regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt analysera behov av särskild reglering för sådana farkoster (Havs- och vattenmyndigheten, 2013). Havs- och vattenmyndigheten föreslog bland annat att det skulle krävas förarbevis för att framföra vattenskoter och att förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter skulle upphävas. De föreslog också att det skulle införas en åldersgräns på 18 år för att få framföra fritidsfartyg som går i hög hastighet (minst 35 knop), vilket omfattade även



vattenskotrar. För framförande av fritidsbåtar med en hastighet på mellan 15 och 35 knop föreslogs det att föraren skulle ha fyllt 15 år.

Regeringen gick inte vidare med något av de förslag som Havs- och vattenmyndigheten lämnade. Istället kungjorde Riksdagen för regeringen att det borde införas såväl förarbevis som åldersgräns för att få framföra vattenskoter. Mot bakgrund av detta tog Näringsdepartementet fram ett fördjupat kunskapsunderlag i vilket det föreslogs att ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter skulle införas (Regeringskansliet, 2016). Det föreslogs också att det skulle införas ett krav på att den som framför en vattenskoter måste ha fyllt 15 år. När förslaget remitterades menade en majoritet av remissinstanserna att förslaget om obligatoriskt förarbevis borde omfatta ett bredare segment av fritidsbåtar. Regeringen gick inte vidare med förslagen som presenterades i underlaget.

2018 presenterade Näringsdepartementet en utredning om ålderskrav vid framförande av vattenskoter (Regeringskansliet, 2018). I utredningen föreslogs att en vattenskoter endast ska få framföras av den som har fyllt 15 år. Detta gjordes mot bakgrund av både miljö- och säkerhetsskäl då bedömningen var att unga personer inte har samma förutsättningar att bedöma vattenskoterns påverkan på miljö och människor och heller inte har samma kognitiva förmåga att göra säkerhetsmässiga riskavvägningar vid framförandet.

Dessutom gjordes en jämförelse med regler inom vägtrafiken. För att få framföra en moped klass 1 (45 km/h) krävs att föraren har fyllt 15 år och har ett körkort med behörighet AM. För att få framföra en moped klass 2 (25 km/h) krävs också att föraren har fyllt 15 år och har ett förarbevis för en sådan moped<sup>4</sup>. Mot bakgrund av detta ansågs det i utredningen motiverat att också kräva att den som framför vattenskoter har fyllt 15 år.

Förslaget om ålderskrav vid framförande av vattenskoter trädde ikraft 1 juni 2019.

## **2.3 Internationell utblick**

### **2.3.1 Danmark**

I Danmark infördes det krav på förarbevis för att få framföra vattenskoter 2018. För att erhålla förarbeviset krävs det att individen har fyllt 16 år, har en simkunnighet på minst 300 meter och har en god syn med eller utan glasögon.

---

<sup>4</sup> Har föraren fyllt 15 år innan 1 oktober 2009 krävs inget förarbevis.

### 2.3.2 Norge

I Norge regleras vattenskotrar på samma sätt som snabbgående fritidsfartyg, vilket innebär att om farkosten är över 8 meter lång eller har en motorstyrka över 25 hästkrafter krävs det att föraren dels har ett förarbevis, dels är minst 16 år. Vattenskotrar omfattas av dessa krav i hänseende av motorstyrka.

Våren 2023 införs det krav om höghastighetsbevis för snabbgående fritidsfartyg i Norge. Krav på höghastighetsbevis omfattar fritidsfartyg som går i en hastighet över 50 knop, vilket även i stor utsträckning kommer träffa vattenskotrar. För att erhålla ett höghastighetsbevis krävs det att individen har fyllt 18 år.

### 2.3.3 Finland

Finland har registreringsplikt på fritidsfartyg vars skrovlängd överstiger 5,5 meter och/eller om motorns effekt enligt tillverkarens uppgift är minst 15 kilowatt eller mer än 20 hästkrafter, vilket innebär att vattenskotrar omfattas av registreringsplikt i hänseende av motorstyrka.

En motordriven farkost som omfattas av registreringsplikt kräver att den som framför farkosten har fyllt 15 år. Således behöver föraren av en vattenskotter i Finland ha fyllt 15 år.

### 3 Olyckor och olägenheter kopplat till vattenskotrar

Detta kapitel redogör för den olycksstatistik som finns kopplat till vattenskotero olyckor. Kapitlet redogör även för de synpunkter och iakttagelser som Transportstyrelsen har fått in från berörda aktörer inom ramen för uppdraget.

#### 3.1 Få under 15 år inblandade i olyckor

Innan statistiken över vattenskotero olyckor beskrivs är det viktigt att poängtera att mörkertalet över olyckor inom fritidsbåtlivet befaras vara stort. Detta eftersom det saknas en överskådlig och enhetlig källa för de händelser som inträffar samt att det före den 1 juli i år inte har varit obligatoriskt för akutsjukhusen, Polisen och Kustbevakningen att rapportera uppgifter om fritidsbåtolyckor till Transportstyrelsen (se en mer utförlig beskrivning av detta i avsnitt 3.2).

Dessutom har antalet vattenskotrar ökat markant de senaste åren, vilket i kombination med en något förbättrad rapportering kan vara en förklaring till att antalet olyckor har ökat i statistiken. Detta innebär att det är svårt att dra långtgående slutsatser om åldersgränsen baserat på den statistik som finns att tillgå. De resonemang och slutsatser som finns i detta delkapitel bygger på den begränsade statistik som finns att tillgå.

En sammanställning av den begränsade statistiken som finns visar att 43 ärenden kopplat till vattenskoterkörning har registrerats hos Transportstyrelsen under perioden 2016-2021<sup>5</sup> (se tabell 1).

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totalt
<b>Omkomna</b>	1 (54)	0	1 (35)	0	2 (42)	3 (44)	7 (44)
<b>Skadade</b>	4 (35)	3 (25)	12 (31)	6 (34)	11 (27)	-	36 (30)

Tabell 1. Antalet omkomna och skadade i vattenskotero olyckor respektive fritidsbåtolyckor mellan åren 2016 och 2021 (fram till och med september).

Källa: Transportstyrelsen

Not 1. Siffran i parentesen visar medelåldern på de omkomna och skadade.

Not 2. Siffran över antalet omkomna i vattenskotero olyckor under 2021 är preliminär.

Not 3. Siffrorna över antalet skadade i fritidsbåtolyckor under 2020 och 2021 är preliminära.

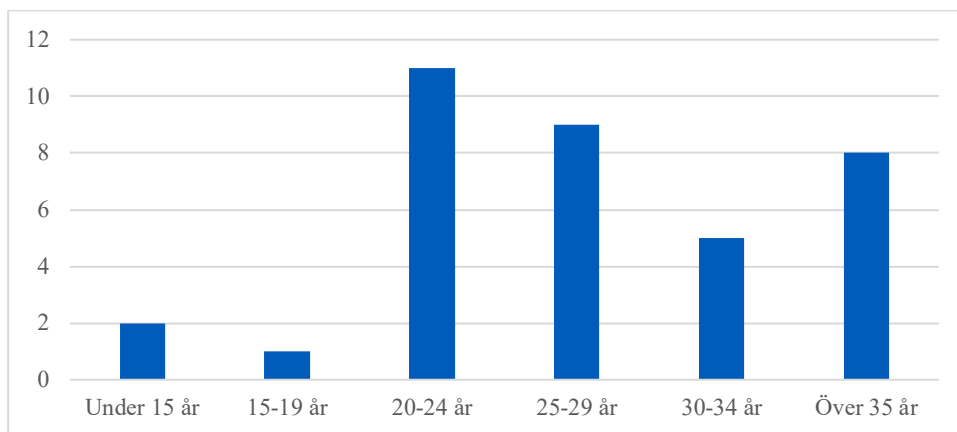
Not 4. Det finns osäkerheter i det äldre materialet (2016-2018), varför det bör beaktas med viss försiktighet.

<sup>5</sup> Notera att antalet omkomna och skadade respektive år skiljer sig från vad som redovisades i slutredovisning av regeringsuppdrag att lämna förslag till vissa trafiksäkerhetshöjande åtgärder (Transportstyrelsen, 2020). Detta för att en annan avgränsning har gjorts.

Totalt har 7 personer omkommit i vattenskoterrelaterade<sup>6</sup> olyckor mellan 2016 och 2021. Siffran i parentesen i tabell 1 visar att den genomsnittliga åldern på de som omkommit var 44 år. Ingen av de som omkommit i vattenskoterrelaterade olyckor under perioden var under 20 år.

Under 2021 omkom dock fler personer än sammanlagt under åren 2016–2019. Det är dock viktigt att uppmärksamma att det rör sig om små tal, och enskilda händelser kan göra stor skillnad i statistiken.

Under perioden 2016–2020<sup>7</sup> har minst 36 personer skadats i vattenskoterrelaterade olyckor. Den genomsnittliga åldern för dessa är 30 år. Figur 1 nedan visar åldersfördelningen bland de som skadades under perioden. Endast 2 av 36 personer var under 15 år. En av dessa var passagerare, vilket innebär att det inte skedde någon regelöverträdelse. En av de skadade var mellan 15 och 19 år. Tre fjärdedelar av de som skadats under perioden var i åldern 20-35 år. Knappt hälften av dessa var 25 år eller yngre.



Figur 1. Åldersfördelning över de som skadats i vattenskoterrelaterade olyckor under åren 2016-2020  
Källa: Transportstyrelsen

Transportstyrelsens statistik visar att antalet skadade i vattenskoterrelaterade olyckor har blivit fler de senaste åren. En förklaring till detta kan vara att rapporteringen har blivit bättre med åren, inte nödvändigtvis att olyckorna har ökat. Statistiken visar även att antalet omkomna i vattenskoterrelaterade olyckor också har blivit fler de senaste åren. Värt att notera här är att ökningen av antalet omkomna har skett från väldigt låga nivåer.

<sup>6</sup> Med vattenskoterrelaterade olyckor avses olyckor där den som skadats eller omkommit antingen har haft en direkt koppling till vattenskotern, dvs. framfört vattenskotern eller åkt med som passagerare alternativt färdats i exempelvis en ring bakom skotern.

<sup>7</sup> Vissa händelser började rapporteras in i ett nytt Strada-system under 2020, och uteslutande för 2021. Registreringen över omkomna sker separat från Strada i dagsläget. Vid rapportens framtagande pågår ett systemfel i nya Strada, varför uppgiften om antal skadade under 2021 inte går att ta fram från databasen.

Bilden av att olyckorna har ökat bekräftas av information från Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral (JRCC). JRCC har sett en ökning i antalet vattenskoterrelaterade sjöräddningsinsatser mellan 2017<sup>8</sup> och 2021, från 8 till 21 stycken<sup>9</sup>. JRCCs uppgifter är inte åldersuppdelade. Värt att notera är också att JRCCS statistik inte är beroende av eventuell skada eller dödsfall utan omfattar alla former av sjöräddningsinsatser.

### 3.2 Sannolikt stort mörkertal över skadade i fritidsbåtlivet

Inom vägtrafiken är både Polisen och akutsjukhusen skyldiga att rapportera in antalet skadade och omkomna till Transportstyrelsen i ett informationssystem som kallas Strada<sup>10</sup>. Motsvarande heltäckande rapportering har före den 1 juli 2021 saknats inom fritidsbåtlivet eftersom varken Polisen, Kustbevakningen eller akutsjukhusen har haft skyldighet att rapportera in skadade och omkomna i Strada.

Före den 1 juli 2021 har rapportering om antalet skadade i fritidsbåtsolyckor enbart baserats på frivilliga uppgifter från sjukvården. Transportstyrelsen får information om antalet skadade i fritidsbåtsolyckor av de akutsjukhus som myndigheten har avtal med. Totalt finns det runt 70 akutsjukhus i Sverige, varav Transportstyrelsen har avtal med drygt 30. De flesta av de avtalade akutsjukhusen ligger i Västra Götaland och Stockholms län. Detta innebär att det saknas uppgifter om antalet skadade och omkomna från övriga kustområden och insjöar.

Transportstyrelsen har även ett samarbete med Polisen för att samla in uppgifter rörande omkomna i fritidsbåtlivet. När Transportstyrelsen får kännedom om att en möjlig fritidsbåtsolycka med dödlig utgång har inträffat tar myndigheten kontakt med särskilt utsedda personer inom respektive polisregion för materialinsamling och uppföljning. Avstämning om antalet omkomna sker även löpande med andra aktörer, exempelvis Svenska Livräddningssällskapet.

Den information som Transportstyrelsen får in från akutsjukhusen och Polisen registrerar myndigheten själv i Strada.

Sedan den 1 juli 2021 är det numera obligatoriskt för Polisen, Kustbevakningen och samtliga akutsjukhus att själva rapportera in såväl väg- som fritidsbåtsolyckor till Strada. Men eftersom det gått så pass kort tid sedan ändringen är det för tidigt att kunna dra några säkra slutsatser kring de data som inkommit. Transportstyrelsen har dock sett en ökning av antalet inrapporterade ärenden från akutsjukhusen, vilket till stor del kan förklaras

<sup>8</sup> JRCC särskilde inte vattenskotrar från andra fritidsfartyg innan 2017, varför uppgifter om antalet sjöräddningsuppdrag relaterat till vattenskoterolyckor för 2016 inte är möjligt att redovisa.

<sup>9</sup> Siffrorna för 2021 är preliminära.

<sup>10</sup> Swedish Traffic Accident Data Acquisition.

av att myndigheten numera har ett rikstäckande upptag av ärenden istället för enbart de avtalade akutsjukhusen. Polisen och Kustbevakningen har i dagsläget ännu inte fått utbildning i hur Strada är uppbyggt och hur rapporteringen på sjöfartssidan ska se ut, men myndigheterna har rapporterat in 5<sup>11</sup> respektive 15<sup>12</sup> ärenden sedan den 1 juli. Det är Transportstyrelsen som ansvarar för utbildning i Strada för såväl Polisen som Kustbevakningen och utbildningarna avses starta innan utgången av 2021.

### 3.3 Insamlade iakttagelser och synpunkter

Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen inhämtat synpunkter från sjöpolisen, Kustbevakningen och Svenska Livräddningssällskapet om deras bild av problemen kopplat till vattenskoterkörning. Dessutom har Transportstyrelsen skickat ut ett frågeformulär via mejl till berörda aktörer inom fritidsbåtlivet. Svenska Kryssarklubben, Svenska Båtunionen och vattenskoterföreningen Guppa inkom med svar.

#### 3.3.1 Vattenskotrar upplevs som störande

Utöver det faktum att olyckor kopplat till vattenskoterkörning sker är sjöpolisen, Kustbevakningen och Svenska Livräddningssällskapet överens om att problem kopplat till vattenskotrar främst handlar om störande beteende från vattenskotreförarna, och inte nödvändigtvis att de gör något olagligt. Vattenskotrar framförs ofta i uppvisningssyfte, vilket innebär att de ofta rör sig nära land, badplatser, stränder och andra folktäta platser där de kan störa omgivningen.

Både sjöpolisen och Kustbevakningen menar att problemen kopplat till vattenskotrar har ökat i omfattning de senaste åren, vilket delvis kan förklaras av att antalet vattenskotrar i omlopp har ökat betydligt. En annan förklaring kan vara att allmänheten har blivit mer uppmärksam på vattenskotrar. Båda myndigheterna uppger också att de får in betydligt fler samtal om störande beteende kopplat till vattenskotrar jämfört med andra snabbgående fritidsbåtar.

Svenska Livräddningssällskapet upplever att problemen kopplat till vattenskotrar är ungefär desamma som för andra snabbgående fritidsbåtar. Det som särskiljer vattenskotrarna är att de går snabbare och låter mer, vilket innebär att de kan upplevas som mer störande.

Såväl sjöpolisen som Kustbevakningen upplever att problemen är störst i och omkring storstäderna. Detta menar de delvis beror på att många uthyrare har sin verksamhet nära storstäderna och att en begränsad tid med

---

<sup>11</sup> Antalet motsvarar den totala rapporteringen av fritidsbåtsolyckor, alltså inte specifikt för vattenskotrar.

<sup>12</sup> Antalet uppgavs under ett avstämningsmöte mellan Transportstyrelsen och Kustbevakningen i slutet av sommaren. Fler ärenden kan ha inkommit sedan dess.

en vattenskoter innebär att föraren inte hinner ta sig så långt. Därmed blir många vattenskotrar kvar i områdena kring uthyrarverksamheten.

Såväl sjöpolisen och Kustbevakningen som Svenska Livräddningssällskapet är positiva inför det obligatoriska förarbeviset som den nya lagen ställer krav på. De tror att den nya regleringen kommer att innebära en minskad problematik och exempelvis kunna stävja en del buskörning. Samtliga tror dock också att en del av problemen kommer att kvarstå. Detta eftersom alla inte kommer att möta de nya kraven.

### 3.3.2 Ungdomar är inte det stora problemet

Samtliga aktörer som Transportstyrelsen har inhämtat synpunkter från menar att problemen främst orsakas av vattenskoterförare som är äldre än 15 år. Exempelvis menar sjöpolisen att problem kopplat till vattenskoterkörning i grova drag utgörs av individer i åldern 20-25 år. Vidare menar både Kustbevakningen och sjöpolisen att det är relativt ovanligt med barn ombord på vattenskotrar, och att de som är ombord oftast sitter som passagerare. Båda parter menar också att det är viktigt att påpeka att det finns undantagsfall där ungdomar kör vårdslöst och att det är viktigt att Kustbevakningen och sjöpolisen har verktyg för att hantera dessa.

Både sjöpolisen och Kustbevakningen upplever att det finns problem med den nuvarande åldersgränsen. Detta eftersom en person under 15 år inte är straffmyndig, vilket innebär att det inte finns någon sanktion för varken sjöpolisen eller Kustbevakningen att använda sig av om någon som är yngre än 15 år framför en vattenskoter.

Nuvarande reglering innebär att myndigheterna kan skicka en orosanmälan till socialtjänsten, något som inte anses vara en tillräckligt skarp påföljd (Transportstyrelsen, 2020).

Från och med 1 maj 2022 gäller dock att ”den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter någon annan att framföra en vattenskoter utan att denne är berättigad till det ska dömas till böter” enligt 28 § lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter. Detta innebär att i fall där en individ framför en vattenskoter utan förarbevis och/eller är under 15 år kan exempelvis en vårdnadshavare eller uthyrare dömas till böter.

### 3.3.3 Synen på åldersgränsen går isär

Två av de aktörer som inkom med skriftliga synpunkter menar att åldersgränsen inte behövs. De menar att den problembild som finns och de olyckor som sker utgörs av personer som är betydligt äldre än 15 år. Dessutom menar de att barn och unga som är bosatta i skärgården behöver kunna ta sig till och från exempelvis skola. Vidare menar en av aktörerna att åldersgränsen blir mindre relevant när den nya lagen träder ikraft 2022.

Detta för att kravbilden för att erhålla ett förarbevis blir samma för alla och därmed borde alla som klarar av att möta den kravbilden få framföra en vattenskoter.

En av aktörerna menar att åldersgränsen på 15 år fortsatt ska gälla. Detta mot bakgrund av att det vore olyckligt att ändra regelverken ännu en gång då regelverken för fritidsbåtar måste vara långsiktiga för att skapa acceptans.

Sjöpolisen och Kustbevakningen menar att åldersgränsen på 15 år bör höjas till 16 alternativt 18 år. De drar en parallell till snöskotrar som i mångt och mycket liknar vattenskotrar, i såväl utformning som hastighet. För att få framföra en snöskoter krävs det att föraren har fyllt 16 år (Transportstyrelsen, 2021).

Sjöpolisen och Kustbevakningen drar också en parallell till motorcyklar, som har ungefär samma motorkraft som en vattenskoter, där åldersgränsen är 18 år. Även om det inte går att hänvisa till olycksstatistik menar sjöpolisen att en högre åldersgräns skulle sättas i förebyggande syfte.

Såväl sjöpolisen och Kustbevakningen som Svenska Livräddningssällskapet menar att mognadsgraden borde vägas in i avgörandet om åldersgränsen. Det går att ifrågasätta om en 15-åring har en tillräckligt hög mognadsgrad för att framföra ett så kraftfullt fordon.



## 4 Sammanfattande kommentarer

I detta kapitel ges sammanfattande kommentarer om åldersgränsen för att framföra vattenskoter.

### 4.1 Inget tydligt stöd i statistiken för en högre åldersgräns

Det finns svårigheter med att utvärdera åldersgränsen för att få framföra vattenskoter när statistiken är så pass bristfällig som den är i dagsläget (se avsnitt 3.2). Transportstyrelsen kan dock konstatera att problemen relaterat till vattenskotrar i första hand verkar vara kopplade till personer över 20 år. Även om det finns svårigheter att dra långtgående slutsatser från statistiken över olyckor, visar siffrorna att en majoritet av de som är inblandade i vattenskoterolyckor är mellan 20 och 35 år. Bland de som omkommit i vattenskoterolyckor under åren 2016–2021 var medelåldern 44 år.

Bilden av att det främst är vuxna personer som är inblandade i vattenskoterolyckor och orsakar störningar relaterat till vattenskoterkörning stärks av samtal med sjöpolisen, Kustbevakningen och Svenska Livräddningssällskapet samt inkomna yttranden från fritidsbåtsorganisationer.

### 4.2 Det finns skäl för en högre åldersgräns

Samtidigt finns det skäl som talar för att åldersgränsen för att få framföra vattenskoter borde vara högre än vad den är i dag. Dels har det förekommit minst ett olycksfall där föraren har varit under 15 år, och både sjöpolisen och Kustbevakningen påpekar att det finns undantagsfall där de som kör vårdslöst är runt 15 år. Dels ökar mognadsgraden med ålder, och flera av de aktörer som Transportstyrelsen har talat med inom ramen för detta uppdrag lyfter detta som argument för att åldersgränsen borde vara högre än 15 år.

Eftersom det i första hand inte är ungdomar som orsakar problem relaterat till vattenskoterråkande i dag skulle en högre åldersgräns främst motiveras med att förebygga de risker som kan uppstå när ungdomar kör vattenskoter.

I dagsläget ligger den nuvarande åldersgränsen för att få framföra vattenskoter i Sverige i linje med motsvarande åldersgräns i närliggande länder. I Danmark krävs det att föraren är 16 år, medan Norge och Finland har en åldersgräns på 15 år. Norge planerar dock att höja åldersgränsen till 18 år från och med 2023. En sådan höjning motiveras mot bakgrund av forskning som visar att människohjärnan inte är färdigutvecklad förrän i vuxen ålder. Detta resulterar i att unga människor generellt tar större risker, uppträder mer impulsivt och i större utsträckning är inblandade i olyckor jämfört med vuxna människor. I utredningen görs även en liknelse med vägtrafiken där åldersgränsen är högre än 15 år för att få framföra exempelvis tung motorcykel (Sjöfartsdirektoratet, 2020).

### 4.3 Andra åtgärder planeras

Något som talar för att vänta med att höja åldersgränsen är att det från och med den 1 maj 2022 kommer krävas att den som framför en vattenskoter har ett giltigt förarbevis. För att få förarbeviset måste personen genomföra både teoretiska och praktiska moment, vilket sannolikt kommer öka kunskapen och förståelsen för hur en vattenskoter bör framföras för att skapa så liten negativ påverkan på omgivningen som möjligt. Lagen innebär tydliga krav på att utbildningen ska innehålla moment kring såväl säkerhet som hänsyn till miljö- och naturliv.

Sjöpolisen, Kustbevakningen och Svenska Livräddningssällskapet är av uppfattningen att förarbeviset kommer att stävja en del av det störande beteendet som upplevs i dagsläget. Några av fritidsbåtsorganisationerna är mer skeptiska till att behålla en åldersgräns överhuvudtaget och lutar sig istället mot den kommande regleringen gällande förarbevis och menar att den som klarar av att genomföra utbildningen är kvalificerad att framföra en vattenskoter, oavsett ålder.

I juni 2021 meddelade Riksåklagaren att Polisen får bötfälla den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller färdas så att det i onödan stör omgivningen. Bestämmelsen används exempelvis i fall då personer gör så kallade buskörningar med vattenskotrar. Kustbevakningen gjorde därefter en hemställan till Regeringskansliet om att även de har behov av att kunna utfärda ordningsbotsföreläggande för den typen av brott. Under hösten 2021 presenterade regeringen en promemoria som föreslår att även Kustbevakningen ska kunna bötfälla någon för exempelvis buskörning. Regleringen föreslås träda ikraft 1 mars 2022 (Regeringskansliet, 2021). En sådan reglering kommer troligtvis att stävja en del av den buskörning som sker i närheten av stränder och badplatser.

### 4.4 Invänta effekterna av planerade åtgärder

Mot bakgrund av detta anser Transportstyrelsen att regeringen bör invänta effekterna av de åtgärder som planeras i närtid för att komma tillrätta med problem relaterat till vattenskotrar innan en eventuell höjning av åldersgränsen sker. Det gäller till exempel krav på förarbevis och möjligheten för Polis och Kustbevakningen att ge ordningsbot till personer som buskör.

Samtidigt ser myndigheten ett behov av att fortsätta följa utvecklingen kring vattenskotrar utifrån ett åldersperspektiv och utesluter inte möjligheten att höja åldersgränsen om det uppstår skäl för detta.

Att det från och med 1 juli 2021 är obligatoriskt för Polisen, Kustbevakningen och akutsjukhusen att rapportera in olyckor inom

fritidsbåtlivet i Strada kommer sannolikt skapa bättre förutsättningar att följa utvecklingen framåt.

## Referenser

Havs- och vattenmyndigheten (2013). Vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster – Regeringsuppdrag att kartlägga olägenheter och analysera behov av särskild reglering. Tillgänglig:  
<https://www.havochvatten.se/download/18.5f66a4e81416b5e51f79e3d/1385899855510/ru-vattenskotter-analys-2031129.pdf> (2021-11-02)

Regeringskansliet (2021). *Utökad möjlighet för Kustbevakningen att ge ordningsbotsföreläggande*. Tillgänglig:  
<https://www.regeringen.se/4aabd2/contentassets/bc30dd3a55884865be980f962b322f45/utokad-mojlighet-for-kustbevakningen-att-ge-ordningsbotsforelaggande.pdf> (2021-11-02)

Regeringskansliet (2018). Ålderskrav vid framförande av vattenskoter. N2018/03981/MRT. Tillgänglig:  
<https://www.regeringen.se/49f088/contentassets/5c30204703bb4978924681d98f8fd95/remiss-pm-vattenskotter-3-juli.pdf> (2021-11-02)

Regeringskansliet (2016). Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. N2014/03447/MRT. Tillgänglig:  
<https://www.regeringen.se/48f14d/contentassets/f753ec43dd034fd992085d9c59adafc0/utredning-om-obligatoriskt-forarbevis-for-vattenskotter-promemoria> (2021-11-02)

Sjöfartsdirektoratet (2020). *Utredning av krav till höghastighetsbevis för framförande av fritidsbåt*. Tillgänglig:  
<https://www.sdir.no/globalassets/brosjyrer/fritidsfartoy/utredning-av-krav-til-hoyhastighetskompetanse-for-forer-av-fritidsbat.pdf?t=1635922360305> (2021-11-03)

Transportstyrelsen (2021). *Förarbevis för snöskoter*. Tillgänglig:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/ta-korkort/moped-snoskoter-terranghjuling-och-traktor/forarbevis-for-snoskoter/> (2021-11-02)

Transportstyrelsen (2020). *Förslag till utbildning och ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter – Transportstyrelsens slutredovisning av regeringsuppdrag att lämna förslag till vissa trafiksäkerhetshöjande åtgärder*. Tillgänglig:  
[https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/rappport-2020-09-30\\_slutligt-utkast.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/rappport-2020-09-30_slutligt-utkast.pdf) (2021-11-02)



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503