



# KUSTBEVAKNINGEN

Organisatorisk enhet  
Avdelningen för  
strategisk inriktning och  
ledningsstöd

Handläggare  
Peter Åkesson

Infrastrukturdepartementet  
Rättssekretariatet

Datum  
2021-01-20

Dnr  
2020-3043

Informationssäkerhetsklassificering  
Begränsat skyddsvärde

Ert datum  
2020-12-04

Er referens  
I2020/02471

---

## Remissvar avseende Promemorian rörande förslag på förarbevis för vattenskoter

Kustbevakningen delar grunduppfattningen att det bör införas ett krav på förarbevis för framförande av vattenskoter, åtminstone som ett första steg varefter det kan utvärderas om även fler snabba vattenfarkoster bör omfattas.

### Övergripande synpunkter på förslagen i promemorian

Det kan konstateras att regelförslagen i promemorian bygger på en lag som främst delegerar vidare möjligheten att införa förarbevis till lägre författningar. Detta upplägg skiljer sig åt från t.ex. förslaget i den tidigare utredning om införande av förarbevis för vattenskoter (N2014/03447) där de centrala reglerna framgick av lagregler som kompletterades av förordningsregler. Det nya förslaget får anses vara mer svåröverblickbart och det framgår inte ens direkt av lagen att det införs ett förbud mot att framföra vattenskoter utan förarbevis. Se t.ex. 3 § förslaget till lag om behörighet för att få framföra vattenskoter – ”**Om det krävs behörighet för att framföra vattenskoter**”.

Det framgår t.ex. inte heller hur lång (eller hur kort) tid ett vattenskoterförarbevis ska kunna återkallas varken av förslaget till lag eller förslaget till förordning. (Jfr t.ex. 5 kap. 6 § körkortslagen (1998:488) där spärrtiden uttryckligen kan bestämmas inom spannet 1 månad till 3 år) Enligt Kustbevakningens uppfattning är det viktigaste att det införs ett krav på förarbevis och att det inte är helt nödvändigt att ett sådant krav åtföljs av en återkallelsemöjlighet.

### Vissa detaljsynpunkter på förslagen i promemorian

#### 3 § förslaget till lag (visa upp eller överlämna legitimationshandling)

I författningskommentaren till 3 § (sid 62) anges att; *Bestämmelsen innebär vidare enbart en skyldighet att visa upp handlingarna. Någon skyldighet att lämna över dessa finns inte. Av lagtexten framgår dock uttryckligen att; Föraren ska lämna över handlingarna för kontroll ....* Det bör därför i den fortsatta handläggningen klargöras vad som egentligen avses.

### **11 § förslaget till lag (befogenhet att stoppa)**

Enligt Kustbevakningens uppfattning innefattar regleringen i 6 kap. 1 § kustbevakningslagen (2019:32) redan en befogenhet att stoppa en vattenskoter för kontroll genom att det i 3 § förslaget till lag om behörighet för att få framföra vattenskoter framgår att en kustbevakningstjänsteman får genomföra kontroll. Det framstår därför som onödigt att ha en särskild reglering om samma sak i 11 § förslaget till lag om behörighet för att få framföra vattenskoter som dessutom då måste kompletteras med en upplysning om att kustbevakningslagens reglering av saken inte gäller. För att undvika ”onödiga” särregleringar av befogenheten att stoppa fartyg förordar Kustbevakningen att den generella stoppbefogenheten i kustbevakningslagen används.

### **9 § förslaget till förordning (återkallelse av förarbevis)**

Enligt bestämmelserna om återkallande av vattenskoterförarbevis ska förarbeviset kunna återkallas vid brott mot sjölagen (1994:1009), förordningen om användning av vattenskoter (1993:1053) samt sjötrafikförordningen (1986:300). Det finns dock ingen hänvisning till förordningen om förarbevis för vattenskoter i sig – det kan dock t.ex. mycket väl tänkas att en vårdnadshavare lånat ut sin vattenskoter till ett barn och därmed dömts för ”tillåtande av olovlig körning” samtidigt som vårdnadshavaren är innehavare av ett vattenskoterförarbevis. Det kan också tänkas att en vattenskoterförare har fått sitt vattenskoterförarbevis återkallat på en viss tid och under ”spärrtiden” gör sig skyldig till ”olovlig körning med vattenskoter” vilket rimligen borde påverka den löpande ”spärrtiden”. Det kan också konstateras att en vattenskoterförare som gör sig skyldig till överträdelse av förbudsregler om framförande som är grundade på naturreservatsregler och liknande inte heller riskerar någon återkallelse.

I sammanhanget kan det också noteras att ett fartygsbefäl som dömts för sjöfylleri vid framförandet av ett stort handelsfartyg kan få sitt vattenskoterförarbevis återkallat men det finns i dagsläget ingen möjlighet att återkalla behörigheten att framföra det stora handelsfartyget vilket också kan framstå som något ologiskt i ett helhetsperspektiv.

### **12 § förslaget till förordning (fartyg)**

I 12 § anges ”fartyg” och inte ”vattenskoter” vilket genomgående används i övriga paragrafer. Kustbevakningen kan inte se något skäl till att i just denna paragraf använda begreppet ”fartyg”.

### **16 § och 19 § förslaget till förordning (straffsanktion gällande medförande av förarbevis)**

Bestämmelserna reglerar kravet på att medföra förarbeviset ombord samt straffet för att bryta mot kravet. På sidan 26 förs vissa resonemang om att det inte kan uteslutas att det kan uppstå uppkopplingsproblem när en kontrollerande myndighet försöker göra en slagning mot vattenskoterförarbevisregistret och att det därför är motiverat med en straffsanktion. Men eftersom det ändå ska räcka med att föraren kan visa upp förarbeviset elektroniskt via t.ex. en s.k. app torde det inte heller kunna uteslutas uppkopplingsproblem eller andra tekniska problem i det fallet som ligger utanför förarens kontroll. Det kan därför ifrågasättas om det finns något tillräckligt starkt behov av ett straffbelagt krav på att ”medföra” förarbeviset elektroniskt. Även om det inte kan uteslutas att den kontrollerande myndigheten kan drabbas av uppkopplingsproblem mot registret så går det att kontrollera behörigheten i efterhand i synnerhet då det samtidigt finns ett krav på att föraren ska medföra legitimation enligt 3 § i lagen. Straffsanktion gällande kravet på att medföra legitimationshandling får med hänsyn till

hur reglerna är sammansatta anses vara viktigare än en straffsanktion gällande ett medförande av det elektroniska förarbeviset.

### **18 § förslaget till förordning (ansvarsfrihet vid ringa fall samt hänvisningen till 4 §)**

Promemorian anger några exempel på situationer som kan utgöra ”ringa fall” enligt 18 § (sid. 47) och exemplen kan samtliga sägas vara av nödkaraktär. Liknande resonemang framfördes vid införandet av en nedre promillegräns gällande sjöfylleri.

*De gällande bestämmelserna om nöd ger alltså ett utrymme som är tillräckligt i förhållande till den föreslagna promilleregeln för att nödsituationer ska kunna hanteras på ett rimligt sätt. Någon särskild reglering om ansvarsfrihet vid nöd till sjöss behövs därför inte (prop. 2009/10:76 sid. 19).*

Kustbevakningen anser att det ytterligare bör övervägas om det finns något behov av en ”särreglering” av nödfallsliknande situationer genom ansvarsfrihet vid ”ringa fall”.

I sammanhanget kan det också nämnas att Kustbevakningen i remissvaret på 2014 års utredning av förarbevis lyfte fram de praktiska problem som kan uppstå när någon ute på havet ertappats med att framföra en vattenskoter utan förarbevis. Myndigheten förordade därför en möjlighet för kontrollerande tjänstemän att tillåta den ertappade att själv köra tillbaka sin vattenskoter till land. I annat fall hamnar ansvaret för transport till land av både den ertappade vattenskoterföraren och vattenskotern på den kontrollerande myndigheten vilket kan uppehålla en hel båtpatrull under relativt lång tid.

Gällande hänvisningen i 18 § till 4 § förefaller det ha blivit en hänvisning till fel stycke. Kravet på att ha förarbevis ligger i 4 § första stycket och inte i andra stycket som 18 § nu är utformad.

### **Möjlighet att utfärda ordningsföreläggande**

Under avsnittet *Kostnader för Transportstyrelsen och andra myndigheter* (sid. 61) lyfter promemorian upp möjligheten för Polismyndigheten och Kustbevakningen att utfärda ordningsföreläggande gällande förseelserna att vid färd inte ha med legitimation respektive förarbevis. Denna möjlighet bedöms leda till att belastningen på Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna kan minska.

För att Kustbevakningen ska få möjlighet att utfärda ordningsföreläggande för de aktuella förseelserna krävs dock en ändring i ordningsbetskungörelsen (1968:199). Detta krävs eftersom Kustbevakningens möjligheter, till skillnad mot Polismyndighetens, att utfärda ordningsföreläggande är begränsad till vissa särskilt angivna förseelser enligt 2 § andra stycket ordningsbetskungörelsen (1968:199).

*Förelägganden av tjänsteman vid Kustbevakningen får utfärdas för brott enligt 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) samt för brott enligt 16 § tredje stycket lagen (2006:263) om transport av farligt gods. Kustbevakningen får meddela föreskrifter om vilka krav i fråga om tjänsteställning eller utbildning eller i annat avseende som en kustbevakningstjänsteman skall uppfylla för att få utfärda föreläggande.*

Kustbevakningen anser att det är mycket angeläget att myndigheten får en möjlighet att utfärda ordningsföreläggande för aktuella förseelser, vilket kan uppnås genom att lagen och

förordningen gällande förarbevis för vattenskoter läggs till i 2 § andra stycket ordningsbetskungörelsen (1968:199).

-----

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektör Therese Mattsson. I ärendets handläggning har deltagit verksjuristen Peter Åkesson, föredragande.

Therese Mattsson

Peter Åkesson

Extern digital kopia till:

Justitiedepartementet, enheten för samordning av samhällets krisberedskap

Justitiedepartementet, enheten för lagstiftning om allmän ordning och säkerhet och samhällets krisberedskap (L4)

Intern digital kopia till:

Ledningsgruppen, ledamöter

SRAT

TULL KUST

SEKO