

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Yttrande över promemorian Förarbevis för vattenskoter

Infrastrukturdepartementets dnr I2020/02471

---

Svea hovrätt har granskat promemorian utifrån de intressen som domstolen har att bevaka och lämnar följande synpunkter.

### Sammanfattning

Hovrätten anser sammanfattningsvis att promemorians förslag till ny lag om behörighet för att få framföra vattenskoter, och anslutande förordning, inte är tillräckligt genomarbetat och övervägt för att kunna läggas till grund för lagstiftning. Hovrätten har fokuserat på de huvudsakliga invändningarna mot förslaget, vilka redovisas nedan. Förslaget innehåller dock även i övrigt brister av sådan karaktär att det kan ifrågasättas om produkten bör ligga till grund för lagstiftning.

Hovrätten konstaterar att förslaget i huvudsakliga delar är överensstämmande med ett förslag om införande av förarbevis för vattenskoter som lades fram i Näringsdepartementets promemoria N2014/03447/MRT (Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter). Hovrätten lämnade yttrande över nämnda promemoria den 13 april 2016. Det finns i det nya förslaget flera frågor som hovrätten tog upp i det förra yttrandet och som alltjämt inte besvarats. De huvudsakliga invändningar hovrätten hade mot det tidigare förslaget kvarstår därför.

### Behovsanalys

Liksom i det tidigare förslaget föreslås endast krav på förarbevis för vattenskoter och inte för andra snabbgående fritidsfartyg. Hovrätten har visserligen inga principiella invändningar mot skärpta kunskapskrav till sjöss. Det är dock fortfarande oklart för hovrätten varför förarbevis för just vattenskoter är påkallat. Underlaget som presenteras ger inte stöd för att förekomsten av olyckor med vattenskoter är sådan att krav på förarbevis är motiverat eller att det finns behov av att särreglera just denna fartygstyp. Det är heller inte tydligt på vilket sätt förslaget kommer att minska störningar orsakade av så kallad nöjeskörning nära land, hamnar och badplatser. Enligt hovrättens uppfattning ligger lösningen på problemet med hänsynslös nöjeskörning snarare i ökad övervakning och kontroll än i krav på förarbevis. Att problemet skulle bota i bristande kunskap och färdighet hos förarna ger

promemorian inget stöd för. Hovrätten anser att de skäl som läggs fram i promemorian till stöd för förslaget sammantaget inte är övertygande.

### **Förslagets förenlighet med EU-rätten**

Bestämmelser om användning av vattenskoter finns i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter (vattenskoterförordningen). Som framhålls i promemorian (se avsnitt 2.1) har giltigheten av förordningen ifrågasatts och det råder osäkerhet om dess förenlighet med EU-rätten. Därför bedrivs idag ingen aktiv tillsyn av förordningens efterlevnad. Det kan antas att motsvarande osäkerhet kommer att göra sig gällande även beträffande det föreslagna kravet på förarbevis endast för vattenskoter. Promemorian innehåller dock inga överväganden i fråga om kravets förenlighet med EU-rätten. Detta är en grundläggande brist. Det är angeläget att de EU-rättsliga aspekterna får en tillfredsställande belysning, för att inte samma oklarhet ska uppstå som beträffande vattenskoterförordningen. Hovrättens synpunkter i yttrandet av den 13 april 2016 kvarstår i denna del oförändrade.

### **Kontroll av efterlevnad**

För att komma tillrätta med de problem som ligger till grund för förslaget är kontrollen av kravens efterlevnad central. Det är svårt att se att den relativt omfattande övervakning som skulle krävas kommer att kunna ske inom befintliga anslag för polis och kustbevakning. Detta gäller inte minst övervakning av efterlevnaden inom vattenområden som ligger utanför Kustbevakningens och sjöpolisens ansvarsområde. En effektiv tillsyn förutsätter också, som angetts ovan, att kravet på förarbevis är förenligt med EU-rätten.

### **Legalitetsaspekter**

Skyldighet att medföra giltig identitetshandling ombord, liksom anslutande straffbestämmelse, har i förslaget placerats i den nya lagen. Den centrala förpliktelsen – kravet på förarbevis för att framföra vattenskoter samt anslutande straffbestämmelse – har däremot placerats i förordningen. Det gäller även skyldigheten att medföra förarbeviset ombord vid färd. Uppdelningen gör regelverket svåröverskådligt och är inte ägnat att förenkla för den som vill ta reda på vilka regler som gäller. Det kan också ifrågasättas att den centrala förpliktelsen, dvs. kravet på förarbevis och sammanhörande straffbestämmelse, är placerad i förordningen och inte i lagen (jfr vad som gäller bl.a. beträffande förarbevis för snöskoter).

Hovrätten noterar också att kraven på att medföra förarbevis respektive giltig identitetshandling vid färd tar sikte på samma situation och får antas ha samma syfte; att möjliggöra kontroll av att föraren innehar behörighet att framföra vattenskotern. Mot den bakgrunden är det svårt att förstå varför kraven delats upp i två olika bestämmelser, som dessutom placerats på olika nivå författningsmässigt. Att kraven delats upp i två olika bestämmelser innebär vidare att den som underlåtit att medföra såväl förarbevis som giltig identitetshandling kan dömas för två separata brott, vilket framstår som mindre lämpligt. Hovrätten noterar i detta avseende att promemorian saknar överväganden i frågor om brottskonkurrens. Det är oklart om avsikten är att dessa frågor ska ha någon särskild lösning eller om de får tas om hand i

rättstillämpningen med stöd av allmänna straffrättsliga principer för flerfaldig brottslighet.

Hovrätten ställer sig även frågande till om den som har innehar förarbevis och underlåter att medföra det, men däremot medför giltig identitetshandling ändå ska dömas för att ha underlåtit att medföra förarbeviset. Eftersom förarbeviset enligt förslaget ska vara digitalt och tillgängligt för myndigheterna genom direktåtkomst kommer kontroll ändå att kunna genomföras. Motiveringen i denna del, att det kan uppstå problem med uppkoppling till registret eller andra svårigheter, är inte övertygande. Även föraren kan ju i så fall ha motsvarande problem att komma åt det elektroniska förarbeviset.

Hovrätten noterar vidare att den lagfästa skyldigheten att medföra giltig identitetshandling villkoras av att det krävs behörighet för att framföra vattenskoter enligt föreskrifter som meddelats genom bemyndigandet i lagen. Det går alltså inte att, enbart genom att läsa lagtexten, sluta sig till om skyldigheten att medföra identitetshandling gäller eller inte. Eftersom det är fråga om en straffsanktionerad bestämmelse är den valda lagstiftningstekniken tveksam.

Slutligen kan det konstateras att det föreslås att begreppet vattenskoter ska definieras i förordningen. Den föreslagna lagen innehåller däremot ingen definition. Eftersom definitionen avgränsar lagens tillämpningsområde bör den flyttas från förordningen till lagen.

Sammanfattningsvis anser hovrätten att straffbestämmelsernas utformning inte uppfyller legalitetsprincipens krav på tydlighet och tillgänglighet och att de i sin nuvarande utformning inte bör läggas till grund för lagstiftning.

---

I handläggningen av detta ärende har deltagit hovrättspresidenten Anders Perklev, hovrättslagmannen Lars Dirke, hovrättsrådet Thomas Kaevergaard och tf. hovrättsassessorn Karin Hassel, föredragande.

Anders Perklev

Karin Hassel