

Lagrådsremiss

Förarbevis för vattenskoter

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 april 2021

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en ny lag om förarbevis för vattenskoter. För att få ett förarbevis ska det krävas att föraren har fyllt 15 år och genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Undantag från kravet på förarbevis ska gälla bl.a. inom statliga myndigheters verksamhet och vid räddningstjänst. Förarbeviset ska kunna återkallas om innehavaren har gjort sig skyldig till exempelvis sjöfylleri eller vårdslöshet i sjötrafik, har brutit mot sjövägsreglerna eller har framfört en vattenskoter i vissa områden där det inte är tillåtet.

För att få bedriva utbildning för förarbevis för vattenskoter ska det krävas tillstånd. Tillsyn ska utövas över utbildningsanordnarna.

Ett förarbevisregister ska införas. I registret ska uppgifter om genomförd utbildning och förarbevis registreras.

Såväl en kustbevakningstjänsteman som en polisman kommer att ha rätt att stoppa en vattenskoter för att kontrollera förarens behörighet. Straff i form av böter ska kunna påföras den som framför en vattenskoter utan att vara berättigad till det och den som tillåter sådant olovligt framförande av en vattenskoter.

Kravet att ha förarbevis och kontroll- och straffbestämmelser föreslås träda i kraft den 1 maj 2022. Bestämmelser som rör tillstånd för utbildare, utbildningens innehåll och utfärdande av förarbevis föreslås träda i kraft den 1 juli 2021. Under ett år från ikraftträdandet av kravet på förarbevis ska personer som har bl.a. förarintyg för fritidsbåt kunna få ett förarbevis för vattenskoter utan att behöva genomgå utbildning och även få framföra en vattenskoter med stöd av intyget.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om förarbevis för vattenskoter	5
2.2	Förslag till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32).....	11
3	Ärendet och dess beredning	13
4	Bakgrund.....	13
4.1	Användningen av vattenskotrar	13
4.2	Ökat antal olyckor och incidenter.....	14
4.3	Hur regleras vattenskoteranvändningen i dag?.....	14
4.4	Hur regleras vattenskoteranvändningen i andra länder?.....	15
4.5	Tidigare utredningar.....	16
5	En ny lag som reglerar rätten att föra vattenskoter ska införas	17
6	Krav på förarbevis.....	21
6.1	Ålders- och utbildningskrav	21
6.2	Undantag från kravet på förarbevis	27
6.3	Förarbevis och identitetshandling ska medföras ombord	32
6.4	Återkallelse av förarbeviset.....	33
6.5	Krav på förare från annat EES-land än Sverige.....	38
7	Utbildningsverksamheten.....	40
7.1	Tillstånd ska krävas för att bedriva utbildning	40
7.2	Tillsyn	42
8	Förarbevisregister	43
8.1	Förarbevisregistrets syfte och innehåll.....	43
8.2	Direktåtkomst till förarbevisregistret	44
9	Straff.....	47
9.1	Olovligt förande av vattenskoter	47
9.2	Tillåtande av olovligt förande av vattenskoter	48
9.3	Krav på att medföra vissa handlingar.....	50
9.4	Krav på att överlämna ett ogiltigt förarbevis.....	51
10	Kontrollverksamhet.....	52
10.1	Kontroll av en vattenskoterförarens behörighet	52
10.2	Brottsbekämpande verksamhet.....	56
11	Överklagande	57
12	Avgifter.....	59
13	Personuppgiftsbehandling	59
13.1	Ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis.....	59
13.2	Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamhet	60
13.3	Utbildningsverksamheten.....	61

14	Sekretess	62
15	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	64
16	Förslagets förenlighet med EU-rätten	68
17	Konsekvenser	70
17.1	Jämställdheten och den kommunala självstyrelsen	70
17.2	Sjösäkerheten och miljön	71
17.3	Förarna och allmänheten	71
17.4	Företagen	73
17.5	Myndigheterna.....	74
18	Författningskommentar	78
18.1	Förslaget till lag om förarbevis för vattenskoter.....	78
18.2	Förslaget till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)	95
Bilaga 1	Promemorians lagförslag	97
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	101
Bilaga 3	Den kompletterande promemorians lagförslag	102
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	104

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om förarbevis för vattenskoter,
2. lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om förarbevis för vattenskoter

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

1. krav på förarbevis för att få framföra en vattenskoter,
2. utbildning för att få ett förarbevis,
3. ett förarbevisregister.

2 § Med vattenskoter avses i denna lag en vattenfarkost vars skrovlängd understiger fyra meter och som

1. har ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla, och
2. har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på skrovet snarare än i farkosten.

Behörighetskrav för vattenskoter

3 § En vattenskoter får framföras endast av den som har ett förarbevis.

4 § Kravet på förarbevis i 3 § gäller inte

1. inom statliga myndigheters verksamhet,
2. vid utförande av räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och vid träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet,
3. i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss,
4. den som har fyllt 15 år och som deltar i sådan utbildning som avses i 5 § första stycket 2, eller
5. den som tränar för att tävla, tävlar eller deltar i uppvisning med vattenskoter, om ett medlemsförbund i Riksidrottsförbundet ansvarar för verksamheten och den uteslutande bedrivs inom ett sådant område som enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300) är avlyst för det ändamålet.

Utfärdande av förarbevis

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer får utfärda ett förarbevis till den som

1. har fyllt 15 år, och
 2. med godkänt resultat har genomgått utbildning för att få ett förarbevis.
- Ett förarbevis gäller tills vidare.

Skyldighet att medföra förarbevis och andra handlingar

6 § Den som framför en vattenskoter och omfattas av kravet på förarbevis ska ha med sig ett giltigt förarbevis och en giltig identitetshandling ombord.

Föraren får ha med sig ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis, om

1. färden genomförs inom en månad från den dag då utbildning enligt 5 § första stycket 2 har genomgåts med godkänt resultat, och
2. förarbeviset ännu inte har utfärdats och lämnats ut.

Identitetshandlingen och förarbeviset eller, i förekommande fall, utbildningsintyget ska lämnas över för kontroll om en polisman eller en kustbevakningstjänsteman begär det. Om en sådan handling har utfärdats elektroniskt, är det tillräckligt att handlingen visas upp.

Återkallelse av förarbevis

7 § Förarbeviset ska återkallas om innehavaren, sedan utbildningen enligt 5 § första stycket 2 genomgåts med godkänt resultat, begär 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.

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.

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om återkallelse. Ett beslut om återkallelse gäller omedelbart.

9 § Vid återkallelse ska det bestämmas en tid inom vilken ett nytt förarbevis inte får utfärdas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år.

10 § Om ett förarbevis har återkallats, ska innehavaren överlämna förarbeviset till den myndighet som regeringen bestämmer.

11 § En ansökan om utfärdande av förarbevis efter återkallelse får inte prövas innan spärrtiden har löpt ut.

Krav på EES-medborgare

12 § Den som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige får framföra en vattenskoter om han eller hon har fyllt 15 år och har ett förarbevis som ger behörighet att framföra vattenskoter och som har utfärdats i det land som han eller hon är medborgare i.

13 § Den som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige och som får framföra vattenskoter med stöd av 12 § ska ha med sig det utländska förarbeviset och en giltig identitetshandling ombord. Om det inte uttryckligen framgår av det utländska förarbeviset att det ger innehavaren

rätt att framföra vattenskoter, ska förarbeviset kompletteras med ett intyg från utfärdaren som styrker en sådan rätt.

Föraren ska överlämna förarbeviset, intyget och identitetshandlingen för kontroll om en polisman eller en kustbevakningstjänsteman begär det. Om en sådan handling har utfärdats elektroniskt, är det tillräckligt att handlingen visas upp.

Utbildning

14 § Utbildning för att få ett förarbevis får endast bedrivas efter tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

15 § Tillstånd att bedriva utbildning får beviljas juridiska personer som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt har förutsättningar att bedriva en god utbildning.

Tillståndet får förenas med villkor.

16 § Utbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska moment. Särskild vikt ska läggas vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv.

17 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om föreskrifter om utbildningen som meddelats med stöd av denna lag inte har iakttagits. Tillståndet får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

Tillsyn över utbildningsverksamheten

18 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över utbildningsverksamhet enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

19 § Om tillsynsmyndigheten begär det, ska tillståndshavaren lämna tillträde till lokaler, områden och utrymmen som har anknytning till verksamheten, tillhandahålla handlingar som rör verksamheten och hjälpa till vid tillsynen.

20 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för genomförande av tillsynen och för att tillståndshavaren ska fullgöra sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Kontroll

21 § En kustbevakningstjänsteman har inom de områden som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen (2019:32) rätt att stoppa en vattenskoter för att kontrollera att föraren har rätt att framföra den.

Befogenheterna för en kustbevakningstjänsteman enligt 6 kap. 1 § kustbevakningslagen gäller inte vid kontroller som görs med stöd av denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelser om en polismanns rätt att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel finns i polislagen (1984:387).

22 § En polisman eller en kustbevakningstjänsteman får vid kontroll enligt 21 § medge att vattenskotern förs till närmaste lämpliga upptagningsplats, trots att föraren inte har rätt att framföra vattenskotern. Ett medgivande får bara lämnas om det kan ske utan att det uppstår någon risk för sjösäkerheten.

23 § Vid en kontroll enligt 21 § ska ett förarbevis som inte har utfärdats i elektronisk form omhändertas av en polisman eller en kustbevakningstjänsteman om förarbeviset har återkallats.

Förarbevisregister

24 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett elektroniskt förarbevisregister.

Myndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

25 § Personuppgifter får behandlas i förarbevisregistret om det är nödvändigt för att hantera anmälningar om genomförd utbildning och ärenden om utfärdande av förarbevis och återkallelse av förarbevis.

Personuppgifter som avses i första stycket får även behandlas i registret om det är nödvändigt för att tillhandahålla information som behövs

1. vid Polismyndighetens och Kustbevakningens kontroll av vattenskoteförare enligt 21 §, och

2. i Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamhet i övrigt för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller lagföra brott eller upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

26 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vilka personuppgifter som ska registreras i förarbevisregistret, om gallring av dessa uppgifter och om direktåtkomst till förarbevisregistret.

Straff

27 § Den som uppsåtligen framför en vattenskoter utan att vara berättigad till det ska dömas för olovligt förande av vattenskoter till böter.

28 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter någon att framföra vattenskoter utan att denna är berättigad till det ska dömas till böter.

29 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 eller 13 § ska dömas till penningböter.

Om förarens identitet genast har kunnat fastställas, ska det inte dömas till straff i fråga om identitetshandlingen.

30 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ett ogiltigt förarbevis enligt 10 § ska dömas till penningböter.

Överklagande

31 § Beslut enligt 5, 7, 9, 14, 15, 17 och 20 §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

32 § Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än de som avses i första och andra styckena överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

33 § Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Bemyndiganden

34 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. tillstånd och villkor för att bedriva utbildning för att få ett förarbevis,
2. utbildningens mål, innehåll och genomförande,
3. tillsyn.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
2. att den som har beviljats tillstånd att bedriva utbildning enligt denna lag ska lämna uppgifter till den myndighet som för förarbevisregistret.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021 i fråga om 1, 2, 5, 14–20, 24–26 och 31–34 §§ och i övrigt den 1 maj 2022.

2. Ett förarintyg för fritidsbåt, ett manöverintyg för högfartsbåt eller ett kustekeparintyg som är utfärdat av Nämnden för båtlivsutbildning före den 1 maj 2022 och ett intyg om utbildning för fartygsbefälsbehörighet enligt 2 kap. 2 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal som är utfärdat före den 1 maj 2022 ger rätt att framföra en vattenskoter till och med den 30 april 2023. En förutsättning är dock att ett sådant intyg medförs ombord tillsammans med en giltig identitetshandling och på begäran visas upp för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman.

3. Den myndighet som utfärdar förarbevis får efter ansökan som kommit in senast den 30 april 2023, utan att kravet i 5 § 2 är uppfyllt, utfärda förarbevis till den som har ett intyg som avses i 2.

4. Trots 6 § första stycket får en förare till och med den 31 december 2022 medföra ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord om föraren har genomfört utbildning enligt 5 § första stycket 2 med godkänt resultat och förarbeviset ännu inte har utfärdats och lämnats ut.

5. Instruktörer, lärare eller liknande hos den som har tillstånd att bedriva utbildning för att få ett förarbevis får inom ramen för utbildnings-

verksamheten framföra en vattenskoter utan förarbevis till och med den 31 december 2022.

2.2 Förslag till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 2 § kustbevakningslagen (2019:32) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

2 §

Kustbevakningens direkta brottsbekämpning omfattar brott som rör

1. skyddslagstiftning i

a) lagen (2004:487) om sjöfartsskydd,

b) skyddslagen (2010:305), och

c) lagen (2016:319) om skydd för geografisk information,

2. sjötrafik och sjösäkerhet i

a) lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn,

b) lagen (1983:294) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän flottled,

c) mönstringslagen (1983:929),

d) sjölagen (1994:1009),

e) lagen (1994:1776) om skatt på energi,

f) lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,

g) fartygssäkerhetslagen (2003:364),

h) lagen (2006:263) om transport
av farligt gods, och

h) lagen (2006:263) om transport
av farligt gods,

i) barlastvattenlagen
(2009:1165),

i) barlastvattenlagen
(2009:1165), och

j) lagen (2021:000) om
förarbevis för vattenskoter,

3. vattenförorening och miljö i

a) 10 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
och

b) 29 kap. 1 § första stycket 1 miljöbalken i fråga om utsläpp från fritidsfartyg, samt 29 kap. 2–2 b §§, 4 § första stycket 1 j i fråga om otillåten hantering av ammunition som innehåller bly, 4 a § och 8 § första stycket 12 och 13 samma balk,

4. överträdelser av fiske- och jaktlagstiftning i

a) jaktlagen (1987:259),

b) fiskelagen (1993:787),

c) lagen (1994:1709) om EU:s förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken, och

d) vapenlagen (1996:67),

5. fornminnen och vrak i

a) 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950), och

b) lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia, och

6. Sveriges maritima zoner i

a) lagen (1966:314) om kontinentalsockeln, och

b) lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Brott som har begåtts i Sveriges maritima zoner omfattas alltid av den direkta brottsbekämpningen.

Regeringen får meddela föreskrifter om att ytterligare brott med endast böter i straffskalan ska ingå i den direkta brottsbekämpningen.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2022.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 16 juli 2020 att ge Transportstyrelsen i uppdrag att senast den 1 oktober 2020 lämna förslag till utbildning och obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter (dnr I2020/01983). Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 1 oktober 2020 i en rapport till regeringen (Infrastrukturdepartementet). Transportstyrelsens rapport inarbetades därefter i en promemoria som togs fram inom Infrastrukturdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2020/02471).

Inom Infrastrukturdepartementet togs det därefter fram en kompletterande promemoria med vissa lagförslag. Den kompletterande promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*.

Den kompletterande promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet.

4 Bakgrund

4.1 Användningen av vattenskotrar

Användningen av vattenskotrar ökar kontinuerligt. Det saknas säkra uppgifter om antalet vattenskotrar i Sverige i dag, men uppskattningar visar att antalet är ungefär 30 000. I den senaste Båtlivsundersökningen 2020¹, som nyligen presenterades uppskattas dock att det finns runt 12 000 vattenskotrar i Sverige. En stor del av vattenskoteranvändningen sker genom uthyrning. Uppgifter om antalet uthyrare av vattenskotrar saknas helt. Även om det saknas säkra uppgifter om antalet vattenskotrar i Sverige och användningen av dessa, finns det belägg för att användningen ökar. Av Transportstyrelsens rapport framgår det till exempel att Kustbevakningen, som har en omfattande verksamhet i svenska vatten, har sett en ökning av antalet vattenskotrar de senaste åren.

Vattenskotern används mest för nöjeskörning, inte sällan nära land, till exempel i hamnar eller i anslutning till badplatser där många andra människor befinner sig. Nöjeskörningen upplevs ofta som störande av personer i närheten eller som på längre avstånd kan höra vattenskotern. Vattenskotrar kan vidare ta sig in i skyddade kustområden och påverka exempelvis fåglars häckning negativt.

Även om nöjeskörningen är omfattande, bör det framhållas att vattenskotern är en värdefull tillgång i sjöräddningssammanhang och i bland annat Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamheter.

¹ Båtlivsundersökningen 2020 – En undersökning om båtlivet i Sverige. Transportstyrelsens dnr 2021-2170.

Vattenskotern utgör vidare ett bra hjälpmedel vid till exempel forskning, naturtillsyn och rent kommersiell verksamhet, eller som transportmedel.

Enligt Båtlivsundersökningen är 78 procent av de tillfrågade positiva till ett krav på förarintyg för att få framföra vattenskoter.

4.2 Ökat antal olyckor och incidenter

Den ökade användningen av vattenskotrar har lett till oönskade följder. Antalet olyckor relaterade till vattenskoteranvändning har enligt Transportstyrelsens rapport ökat. Anledningen till att de tillbud som involverar vattenskotrar har ökat synes vara dels vattenskoterns höga motorstyrka, dels dess begränsade djupgående. Många vattenskotrar har en effekt på 100–300 hästkrafter, vilket innebär att de kan uppnå hastigheter om 70 knop (ca 130 km/h). Det begränsade djupgåendet innebär vidare att vattenskotern kan framföras nära land.

Transportstyrelsens statistik visar att tre personer har omkommit i vattenskoterolyckor och minst 37 personer rapporterats skadade under åren 2017–2020. Som jämförelse kan nämnas att 75 personer har omkommit inom båtlivet i stort under samma period. Statistiken visar att flertalet skadade i vattenskoterrelaterade olyckor är över 20 år gamla. Vidare har Flyg- och sjöräddningscentralen på Sjöfartsverket sett en ökning av antalet sjöräddningsuppdrag som berör vattenskotrar, från 10 uppdrag år 2017 till 26 uppdrag år 2020. Sjøräddningssällskapet har rapporterat att det fram till mitten av augusti 2020 hade 21 räddningstjänstuppdrag där vattenskotrar var inblandade. Motsvarande siffra för helåret 2019 var 16 uppdrag. Det har dessutom uppmärksammats att vattenskotrarna framförs i allt fler områden och att fler incidenter sker i mindre vattendrag. Kustbevakningen menar att många förare framför farkosterna på ett sätt som tyder på bristande båtlivserfarenhet, något som även uppmärksammats av sjöpolisen inom Polismyndigheten. Flera remissinstanser lämnar även uppgifter om att de ofta tar emot samtal från allmänheten som har upplevt oro eller rädsla i samband med exempelvis bad då vattenskoterförare kör i höga hastigheter nära badplatserna. Under hösten 2019 frågade Svenska Kanotförbundet sina medlemmar om incidenter med vattenskotrar och fick drygt 100 svar. Inom den gruppen angav respondenterna att de upplevde att vattenskoterförare ofta kör i höga hastigheter nära kanotister, i smala sund och runt uddar som ofta har skymd sikt. Många av incidenterna rapporterades ha skett kring storstadsregionerna, men även andra delar av landet var berörda.

Även om de ovan redovisade uppgifterna är osäkra så ger de en allmän bild av att vattenskoteranvändningen, antalet olyckor och andra incidenter relaterade till vattenskoteranvändningen har ökat.

4.3 Hur regleras vattenskoteranvändningen i dag?

För att få framföra en vattenskoter i Sverige krävs enligt förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter att föraren har fyllt 15 år. Några andra krav, i form av t.ex. utbildning, hälsokrav eller avlagt prov,

finns inte. En vattenskoter utgör dock ett fartyg och framförandet av vattenskotern omfattas därför av bestämmelserna om framförande av fartyg i t.ex. sjölagen (1994:1009), fartygssäkerhetslagen (2003:364) och sjötrafikförordningen (1986:300). En vattenskoterförare betraktas som befälhavare och har ett ansvar att köra säkert samt att inte orsaka skada på eller olägenhet för människors hälsa, natur eller miljö. Om vattenskotern framförs i strid mot bestämmelserna i de nämnda regelverken, kan föraren straffas.

Enligt förordningen om användning av vattenskoter får vattenskotrar endast framföras i allmänna farleder och i sådana andra vattenområden där Länsstyrelsen har beslutat att de får framföras. Sådana områden har beslutats av länsstyrelserna i mycket liten omfattning, varför giltigheten av förordningen om användning av vattenskoter har ifrågasatts och prövats vid två tillfällen av EU-domstolen. EU-domstolen har uttalat att den svenska förordningen om användning av vattenskoter är tillåten enligt EU-rätten förutsatt att länsstyrelserna i tillräcklig omfattning pekar ut vattenområden så att vattenskotrarna faktiskt kan användas (se målen C-142/05 Mickelsson och Roos och C-433/05 Sandström). Någon nämnvärd ökning av sådana utpekade områden har dock inte kommit till stånd. Osäkerheten kring giltigheten av förordningen om användning av vattenskoter har lett till att åklagarna inte driver några ärenden om otillåten körning till åtal eftersom de bedömer att det inte finns någon utsikt till fällande domar.

4.4 Hur regleras vattenskoteranvändningen i andra länder?

Danmark

Danmark införde 2018 ett krav på förarbevis för att få framföra vattenskoter. Under en tvåårig övergångsperiod gavs möjlighet att anpassa sig till det nya kravet. I Danmark krävs det vidare att vattenskotern ansvarsförsäkras, både av privatpersoner och företag som t.ex. bedriver uthyringsverksamhet.

För att få ett förarbevis krävs att föraren har genomgått föreskriven utbildning, har fyllt 16 år, har uppvisat simkunnighet på minst 300 meter och har god syn, både med och utan glasögon. Utbildningen består av en praktisk och en teoretisk del som ska godkännas av Sjöfartsstyrelsen. Tidsåtgången för utbildningen är inte närmare reglerad, men hela kursen tar i genomsnitt fem timmar. Utbildningen utförs av utbildningsanordnare som godkänts av Sjöfartsstyrelsen och som kan uppvisa ett godkänt kvalitetssystem. I dagsläget finns det sju godkända utbildningsanordnare i Danmark. Efter slutförd utbildning utfärdar utbildningsanordnaren, på bemyndigande av Sjöfartsstyrelsen, förarbeviset i form av ett plastkort. Vid eventuell kontroll krävs det att förarbeviset visas upp.

Danmark erkänner inte utländska förarbevis, utan föraren måste ha ett danskt förarbevis för att få framföra en dansk vattenskoter. Den som framför en vattenskoter från sitt hemland i Danmark är dock undantagen från kravet på förarbevis. Det innebär att om t.ex. en svensk medborgare framför sin vattenskoter på danskt vatten, behöver denne inte uppvisa

något förarbevis. Däremot krävs det att vattenskotern är försäkrad, men inte heller försäkringen behöver vara dansk.

Norge

Vattenskotrar regleras på samma sätt som fritidsbåtar i Norge. Det innebär att om farkosten är över åtta meter lång eller har en motorstyrka på över 25 hästkrafter krävs det att föraren har fyllt 16 år och har ett förarbevis. I juli 2020 presenterade dock Sjöfartsdirektoratet ett förslag med krav på utbildning för snabbgående fritidsfartyg. Enligt förslaget ska det krävas att föraren har fyllt 18 år och har genomgått utbildning för fritidsfartyg som har en hastighet över 50 knop. Utbildningen ska bestå av en teoretisk och en praktisk del som genomförs under två dagar hos privata utbildningsanordnare. Den praktiska delen av utbildningen föreslås genomföras först efter det att den teoretiska delen godkänts. Efter godkänt resultat på båda delarna utfärdar utbildningsanordnaren ett kursbevis. Utländska medborgare ska förhålla sig till samma regler som norska medborgare. Utbildningsanordnare ska ha tillstånd för att få bedriva utbildning för höghastighetsbevis för fritidsfartyg.

Finland

Kravet för att få framföra en icke-registreringspliktig motordriven farkost i Finland är att den som kör har den ålder och besitter den förmåga och skicklighet som krävs för att han eller hon ska kunna manövrera farkosten. Finland har registreringsplikt för fritidsfartyg vars skrovlängd överstiger 5,5 meter eller om motorns effekt enligt tillverkarens uppgift är minst 15 kilowatt eller mer än 20 hästkrafter. En motordriven farkost som träffas av registreringsplikt får framföras endast om den som framför farkosten är 15 år gammal och uppfyller kraven om förmåga och skicklighet i sjötrafiklagen. Vattenskotrar omfattas av registreringsplikt eftersom motoreffekten överstiger 20 hästkrafter, vilket innebär att den som framför en vattenskotter i Finland måste ha fyllt 15 år.

4.5 Tidigare utredningar

I Näringsdepartementets promemoria Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32) föreslogs att det skulle införas en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. Det föreslogs att tre olika behörighetsbevis skulle införas: behörighetsbevis för fritidsbåt, fritidsskepp och fritidsfartyg för hög hastighet. För att erhålla en eller flera av behörigheterna föreslogs det att en individ skulle ha genomgått en utbildning samt avlagt och klarat ett kunskapsprov. Promemorian ledde inte till någon lagstiftning.

År 2013 fick Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag av regeringen att kartlägga och analysera de möjliga olägenheterna för människors hälsa eller miljön som användning av vattenskotrar och andra mindre vattenfarkoster kan ge upphov till. Uppdraget redovisades av Havs- och vattenmyndigheten i rapporten Vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster (dnr M2013/01585). Havs- och vattenmyndigheten föreslog att det skulle införas krav på höghastighetsbevis för framförande av

fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om 35 knop eller mer och krav på behörighetsbevis för förande av fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om 15 knop eller mer. Någon reglering kom inte till stånd till följd av rapporten.

Gemensamt för dessa två utredningar är att de föreslog att förarbevis skulle införas inte bara för vattenskotrar utan även för flera typer av snabbgående fritidsfartyg.

År 2014 togs det inom Näringsdepartementet fram en promemoria om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter (N2014/03447). I promemorian föreslogs ett krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Det föreslogs att den som hade klarat ett obligatoriskt kunskapsprov med godkänt resultat skulle vara berättigad att ansöka om ett förarbevis. Det föreslogs även att den som sedan tidigare hade ett förarintyg för fritidsbåt av den typ som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) eller hade en befälsexamen om minst klass VIII skulle kunna ansöka om att få ett förarbevis för vattenskoter. Inte heller denna promemoria ledde till någon lagstiftning.

Ålderskravet på 15 år för att framföra vattenskoter trädde i kraft den 1 juni 2019 i enlighet med förslaget i en promemoria framtagen 2018 inom Näringsdepartementet (N2018/03981).

5 En ny lag som reglerar rätten att föra vattenskoter ska införas

Regeringens förslag: En ny lag som reglerar rätten att framföra vattenskoter ska införas. Kraven ska gälla såväl vattenskotrar som drivs med förbränningsmotor som vattenskotrar som drivs med elmotor.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås en lag som i stora delar delegerar till regeringen – och i vissa fall även myndighet – att meddela föreskrifter om vilka krav som ska införas.

Remissinstanserna: *BRP Sverige AB, Båtbranschens riksförbund (Sweboat), Friluftsförbundet, Förvaltningsrätten i Linköping, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Göteborgs tingsrätt, Havs- och vattenmyndigheten, Kalmar tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Kustbevakningen, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturvårdsverket, Nämnden för båtlivsutbildning, Polismyndigheten, Scouterna, Sjöfartsverket, Statens haverikommission, Svensk Försäkring, Svenska Kanotförbundet, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Roddförbundet, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Transportstyrelsen, Tullverket och Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot att det införs krav på behörighet för att framföra vattenskoter. *Svea hovrätt* anser däremot att promemorian inte ger stöd för att vattenskoterkörningen är särskilt problematisk och att problemet åtminstone inte kan lösas med krav på förarbevis. Hovrätten

ifrågasätter om förslaget i promemorian kan läggas till grund för lagstiftning. BRP Sverige AB, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet och Sweboat menar att det för några år sedan remitterade förslaget om krav på förarintyg för fritidsbåt bör läggas till grund för lagstiftningen i stället för det remitterade förslaget. BRP Sverige AB, Havs- och vattenmyndigheten, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Nämnden för båtutbildning, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Statens haverikommission, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Svenska Livräddningssällskapet och Sweboat förespråkar att behörighetskrav införs för alla snabbgående båtar, inte enbart vattenskotrar. Även Svea hovrätt menar att det inte finns några belegg för att vattenskotrar är mer angelägna att reglera än andra snabbgående båtar. Enligt Friluftsförbundet, Kustbevakningen, Scouterna, Svenska Kanotförbundet och Svenska Roddförbundet bör frågan om huruvida kraven bör gälla fler typer av båtar utvärderas senare. Förvaltningsrätten i Linköping, Göteborgs tingsrätt, *Integritetsskyddsmyndigheten*, Kammarrätten i Jönköping, Kustbevakningen och Svea hovrätt anser att den föreslagna regleringen i större utsträckning bör göras i lag. *Borstahusens Segelsällskap*, BRP Sverige AB och Sweboat anser att förordningen om användning av vattenskotrar bör upphöra att gälla vid införandet av den föreslagna nya regleringen. *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* anser att det måste ske en översyn av förordningen om användning av vattenskotrar, eftersom den inte tillämpas av de rättsvårdande myndigheterna. *Naturvårdsverket* efterfrågar en definition av vattenskotrar som tar höjd för teknikutvecklingen, varför motoreffekt bör vara mer avgörande för definitionen än längd eller drivmekanism. *Nämnden för båtutbildning* förespråkar en bredare definition av vattenskotrar. BRP Sverige AB påpekar att det finns en risk för att den föreslagna definitionen snart blir obsolet till följd av den snabba tekniska utvecklingen. *Havs- och vattenmyndigheten* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget om vad som ska avses med en vattenskotrar, men önskar att definitionen görs gemensam för alla författningar som rör vattenskotrar.

Skälen för regeringens förslag

Behov av reglering

Den ökade användningen av vattenskotrar leder till fler olyckor och tillbud där vattenskotrar är inblandade. När vattenskotrar framförs uppstår ofta irritation och störningar för människor och djur, särskilt om åkningen sker i hamnar, vid badplatser, i stadsmiljöer och i områden som är värdefulla ur miljösynpunkt.

Förutom att föraren av en vattenskotrar ska ha fyllt 15 år finns det i dag inga krav på att föraren av en vattenskotrar ska ha någon särskild behörighet eller kunskap. Begränsningar av var en vattenskotrar får användas finns i förordningen om användning av vattenskotrar. Därutöver finns generella bestämmelser i sjölagen och fartygssäkerhetslagen om hur framförandet ska ske. De gäller för alla fartyg, däribland vattenskotrar. Dessa bestämmelser är emellertid inte tillräckliga för att tillgodose att ovana förare inte skadar sig själva eller andra. Många förare behöver också få bättre kunskap om hur körningen påverkar omgivningen.

Det är alltså angeläget att ytterligare reglera användningen av vattenskotrar och säkerställa att de framförs på ett sjösäkert sätt med hänsyn till omgivande människor, djur och miljön. I promemorian föreslås det därför ett krav på förarbevis för att få framföra vattenskotrar. För att få förarbevis ska det enligt promemorian krävas minst 15 års ålder och genomgången godkänd utbildning. En övervägande del av remissinstanserna instämmer i den bedömningen. Regeringen anser också att det bör införas krav på förarbevis för vattenskotrar och lämnar förslag till en sådan lagstiftning i denna lagrådsremiss.

Ett stort antal remissinstanser anser att det inte finns skäl att införa krav på behörighet för enbart vattenskotrar, utan att alla fritidsfartyg, särskilt de snabbgående, bör omfattas av behörighetskrav. Som skäl anför t.ex. *Sveboat* att statistiken inte visar att vattenskoterräkning medför större olycksrisker jämfört med användningen av andra snabbgående båtar. Det påpekas av remissinstanserna att krav på att visa hänsyn, omdöme och visst beteende vid stränder och badplatser redan regleras i till exempel sjölagen, och att det snarare är förbättrad tillämpning, tillsyn och sanktioner enligt det befintliga regelverket som behövs. Om det införs behörighetskrav för endast vattenskotrar, kan det enligt *Polismyndigheten* finnas risk för att framförandet av andra typer av snabbgående båtar som saknar behörighetskrav ökar.

Regeringen håller med om att det i många avseenden inte finns anledning att göra skillnad mellan vattenskoterkörning och körning av andra snabbgående motorbåtar. En motorbåt kan ha större motorstyrka än en vattenskotter och orsaka större skador på människor eller omgivning vid t.ex. en olycka eller genom sina svallvågor än en vattenskotter. Några säkerställda statistiska uppgifter som visar att olyckorna är fler med vattenskotrar än andra fritidsbåtar finns inte. Tillgången till snabbgående motorbåtar, t.ex. vid uthyrning, är dock mer begränsad än tillgången till vattenskotrar. Motorbåtsuthyrare torde ofta kräva att föraren i fråga ska ha någon sorts nautisk kompetens, exempelvis det frivilliga förarintyget. Motorbåtarna framförs inte heller lika ofta av helt oerfarna förare, vars främsta syfte är lek och inte transport mellan olika punkter. En propellerdriven motorbåt har vidare normalt ett något större djupgående än en vattenskotter, och uppmuntrar genom sin konstruktion och köregenskaper inte heller på samma sätt som en vattenskotter till nöjeskörning nära land. Det störande moment som ofta uppstår för omgivningen till följd av vattenskoterkörning finns alltså inte på samma sätt eller åtminstone inte i samma omfattning vid framförande av snabba motorbåtar. Regeringen anser därför att det för närvarande inte finns tillräckliga skäl för att införa behörighetskrav för framförande av andra snabbgående båtar för fritidsbruk än vattenskotrar. En reglering av sådana båtar kräver också mer omfattande överväganden, eftersom dessa båtar i större utsträckning än vattenskotrar används för privat nyttokörning till och från till exempel bostäder, skola eller läkare i miljöer där båttransport ofta är den enda tillgängliga transportlösningen. Regeringen avser dock att följa frågan noga och utesluter inte att ytterligare åtgärder vidtas om behov finns.

Författningstekniska frågor

En reglering med förarbevis för vattenskoter behöver innehålla krav på förare och utbildare. Därutöver krävs bestämmelser om befogenheter för myndigheter som utför tillsyn och utövar kontroll. För efterlevnaden av reglerna är straffbestämmelser nödvändiga. En sådan reglering kräver stöd i lag. Enligt lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer får regeringen meddela föreskrifter om användning av vattenskoter eller annan liknande vattenfarkost. Sådana bestämmelser finns i kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar och i förordningen om användning av vattenskoter som båda är meddelade med stöd av den nämnda lagen. Bemyndigandena i lagen medger dock inte att en komplett reglering för vattenskoteranvändning med krav på utbildning och förarbevis, inbegripet krav på t.ex. utbildare, samt straff och ingripandemöjligheter för tillsyns- och kontrollmyndigheter meddelas i förordning. I promemorian föreslås därför att de nya kraven ska införas genom en ny lag. Lagförslaget i promemorian utgör huvudsakligen en ramlag som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om kraven.

Regeringen instämmer i bedömningen att en ny lag behöver införas för att åstadkomma en tillräcklig och effektiv reglering. En reglering där endast ett mindre antal grundläggande bestämmelser finns i lag och andra i förordning är däremot mindre lämplig, särskilt när kraven är förenade med straffansvar. Flera remissinstanser anser också att förslaget i promemorian är svåröverskådligt och att regleringen i större utsträckning bör framgå direkt av lag. De grundläggande kraven bör därför i större utsträckning än i promemorian finnas i lag och inte framgå av förordning.

Begreppet vattenskoter bör omfatta även eldrivna sådana

En vattenskoter är en i svensk rätt tydligt definierad farkost. Enligt 1 § förordningen om användning av vattenskoter definieras en vattenskoter som "en farkost vars längd understiger fyra meter, som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och som har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten snarare än befinner sig i den". Definitionen är i stora delar likalydande med definitionen i lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar, som i sin tur är hämtad direkt från Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG. Den senare lagen är en produktsäkerhetsreglering som bl.a. innebär att en vattenskoter som uppfyller kraven i direktivet och som är satt på marknaden i någon medlemsstat får användas i alla andra medlemsstater. Detta innebär att vattenskotrar normalt tillverkas enligt den definition som finns i direktivet, eftersom det annars inte finns några garantier för att vattenskotern får användas i andra medlemsstater på samma fria sätt som en vattenskoter som avses i direktivet. Förekomsten av farkoster för vilka det kan vara svårt att konstatera om de faktiskt utgör vattenskotrar eller inte torde därför vara begränsad. Den definition av vattenskoter som finns i dessa regelverk bör därför som utgångspunkt kunna användas även i detta sammanhang utan att det uppstår några tillämpningssvårigheter eller större

gränsdragningsproblem. Det är också önskvärt att definitionerna så långt som möjligt överensstämmer med varandra för att undvika tolkningssvårigheter.

I nämnda regelverk definieras dock en vattenskoter som en farkost med en förbränningsmotor som främsta drivkälla. Det finns redan i dag vattenskotrar på marknaden som drivs av en elmotor. Dessa faller alltså utanför de nuvarande definitionerna. Med hänsyn till den allmänna teknikutvecklingen och att eldrivna vattenskotrar rimligtvis kommer att bli mer vanligt förekommande, bör även dessa omfattas av den nu föreslagna behörighetsregleringen. Detta förordas också av flera remissinstanser, däribland *Polismyndigheten*. Behörighetskraven bör alltså gälla för alla vattenskotrar som drivs med ett vattenjetaggregat, utan begränsning till vilken motor som används för att driva jetaggregatet.

Flera remissinstanser anser dessutom att definitionen av vattenskotrar som finns i förordningen om användning av vattenskotrar och i lagen om fritidsbåtar och vattenskotrar bör ändras så att de definitionerna får samma innebörd som den nu föreslagna definitionen. En sådan ändring kräver dock en närmare analys, eftersom dessa författningar har andra syften än de som tillgodoses i denna lagrådsremiss. En sådan analys ligger utanför ramen för detta lagstiftningsärende.

Förordningen om användning av vattenskotrar

Flera remissinstanser ifrågasätter behovet av förordningen om användning av vattenskotrar vid införandet av den föreslagna regleringen. Den nu föreslagna regleringen innebär bland annat att krav på behörighet införs för att få framföra vattenskotrar. Det allmänna ålderskravet för att framföra vattenskotrar finns dock i den befintliga förordningen om användning av vattenskotrar och föreslås inte flyttas från den förordningen. Förordningen om användning av vattenskotrar innehåller dessutom andra bestämmelser om framförande av vattenskotrar som är relevanta av framför allt miljöskäl. Dessa bestämmelser påverkas inte nödvändigtvis av införande av ett behörighetskrav.

6 Krav på förarbevis

6.1 Ålders- och utbildningskrav

Regeringens förslag: En vattenskotrar ska få framföras endast av den som har ett förarbevis för vattenskotrar. För att ett förarbevis ska utfärdas ska det krävas att innehavaren

- har fyllt 15 år, och
- med godkänt resultat har genomgått utbildning för att få ett förarbevis.

Utbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska moment. Särskild vikt ska läggas vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om utbildningens mål, innehåll och genomförande.

Ett förarbevis för vattenskoter ska efter ansökan utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Ett förarbevis ska gälla tills vidare.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås inte att utbildningen ska genomgåas med godkänt resultat. Promemorian innehåller inte heller några förslag om utbildningens innehåll.

Remissinstanserna: Den övervägande andelen av remissinstanserna tillstyrker eller har inte några invändningar mot att behörigheten ska grundas på dels ett ålderskrav på 15 år, dels en föreskriven utbildning. *Havs- och vattenmyndigheten*, *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* och *Borstahusens Segelsällskap* anser dock att ålderskravet ska höjas till 18 år, medan *Båtbranschens Riksförbund (Sweboat)* är tveksamt till ett ålderskrav.

Friluftsfrämjandet, *Länsstyrelsen i Västra Götalands län*, *Länsstyrelsen i Norrbottens län*, *Scouterna*, *Svenska Kanotförbundet*, *Svenska Roddförbundet* och *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* tillstyrker det föreslagna innehållet i utbildningen. Flera av dem påpekar att det är angeläget att kunskaper om vattenskoterkörningens påverkan på miljö, natur- och djurliv ingår i utbildningen. *Naturvårdsverket* instämmer i förslaget att en viktig del av utbildningen är kunskaper om allemansrätten. *Svensk Försäkring* anser att det bör införas riktlinjer för vad utbildningen ska innehålla. *Länsstyrelsen i Skåne län* anser att utbildningen ska innehålla tydliga riktlinjer om var man enligt förordningen om användning av vattenskoter får framföra en vattenskoter. *Naturvårdsverket* betonar att utbildningen bör vara densamma över hela landet och anser att innehållet i utbildningen bör fastställas av Transportstyrelsen men att det bör ske med bistånd av sakkunniga andra myndigheter. *Borstahusens Segelsällskap* och *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* anser att utbildningen bör innehålla praktisk examination med manöverprov och att det ska krävas sinuskunnighet för att få behörighet.

Svenska Båtunionen, *Svenska Kryssarklubben*, *Svenska Seglarförbundet* och *Sweboat* anser att det enklaste sättet att komma till rätta med problemen vid vattenskoterkörning är att kräva att vattenskoterförare ska ha det förarintyg för fritidsbåt som redan finns att erhålla på frivillig väg genom Nämnden för båtlivsutbildning och att det inte bör finnas några krav att genomgå praktiska moment. Alternativt förespråkar båtunionen, kryssarklubben och seglarförbundet att det befintliga förarintyget för fritidsbåt tillsammans med godkänd vattenskoterpraktik utfärdat av Nämnden för båtlivsutbildning ska gälla på samma sätt som det remitterade kravet vid vattenskoterkörning. Även *Nämnden för båtlivsutbildning* ser gärna att nämndens sammanhängande roll i det övergripande arbetet kring sjösäkerheten inom fritidsbåtssektorn formaliseras. *BRP Sverige AB*, *Svenska båtunionen*, *Svenska Kryssarklubben* och *Svenska Seglarförbundet* anser vidare att någon särskild praktik inte bör krävas och att förarbeviset ska baseras på ett kunskapsprov som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning.

Sweboat menar att utbildningen bör ha betoning på de praktiska momenten.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att uppvisad omdömeslöshet vid framförande av andra transportmedel än vattenskoter bör få konsekvenser för rätten att framföra en vattenskoter. BRP Sverige AB, Nämnden för båtlivsutbildning och Sweboat förutsätter att reglerna för utbildning och prov för erhållande av förarbevis utformas och organiseras så att kostnaden hålls på en rimlig nivå. Sweboat anser att utbildningen inte ska vara obligatorisk utan att det ska vara möjligt för personer som redan har kunskap att få ett förarbevis genom att göra ett prov.

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund anser att det bör övervägas att kräva simkunnskap för att få behörighet. Nämnden för båtlivsutbildning och Svenska Livräddningssällskapet önskar att det införs krav på flytväst vid framförande av vattenskoter och Nämnden för båtlivsutbildning anser att det bör införas ett tak på hur många personer som får följa med på en vattenskoter.

Svensk Försäkring efterfrågar en skyldighet för utbildaren att spara en kopia av intyget under en viss tidsrymd. Borstahusens Segelsällskap anser vidare att förarbevis inte ska få utfärdas till den som har begått sådana brott som också kan leda till återkallelse av förarbeviset. Nämnden för båtlivsutbildning, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet och Borstahusens Segelsällskap efterfrågar en formaliserad roll för nämnden i systemet för utfärdande av förarbevis.

Svensk Försäkring anser att det krävs en standardiserad utformning av kursintygen för att undvika risk för förfalskade kursintyg.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Friluftsförbundet, Förvaltningsrätten i Linköping, Havs- och vattenmyndigheten, Kalmar tingsrätt, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Nämnden för båtlivsutbildning, Polismyndigheten, Scouterna, Sjöfartsverket, Svenska Kanotförbundet, Svenska Roddförbundet, Sweboat och Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Naturvårdsverket upprepar sin tidigare åsikt att utbildningsinnehållet bör tas fram centralt och gälla nationellt. Naturvårdsverket anser vidare att utbildningsinnehållet bör justeras på så sätt att särskild vikt läggs vid säkerhet samt hänsyn till människor och växt- och djurliv. Nämnden för båtlivsutbildning, *Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet* upprepar sin uppfattning att även de förarintyg som Nämnden för båtlivsutbildning utfärdar tillsammans med godkänd vattenskoterpraktik borde kunna omvandlas till ett förarbevis. *Nämnden för båtlivsutbildning* ställer sig dock positiv till förslaget att utbildningen ska genomgå med godkänt resultat. *Svenska Racerbåtförbundet* anser att det praktiska provmomentet måste anpassas till vilken typ av vattenskoter som föraren normalt kör.

Skälen för regeringens förslag

Ålderskrav

I dag gäller enligt förordningen om användning av vattenskoter 15 år som åldersgräns för att få framföra en vattenskoter. I promemorian föreslås att

denna åldersgräns ska gälla för att få förarbevis. I Transportstyrelsens rapport övervägs om ålderskravet är lämpligt eller bör ändras. Transportstyrelsen kommer därvid fram till att det med tanke på att ålderskravet infördes så sent som 2019, saknas tillräckligt underlag för att ta ställning till om åldersgränsen bör ändras. Transportstyrelsen föreslår att ålderskravet för att få förarbevis för vattenskoter bör vara 15 år. Transportstyrelsen har därefter fått i uppdrag att utvärdera åldersgränsen och ska redovisa detta uppdrag senast den 1 december 2021. I avvaktan på denna redovisning bör det nuvarande ålderskravet gälla för att få behörighet att framföra vattenskoter.

Utbildningen

För att få förarbevis bör det krävas genomgången utbildning. Vilken utbildning som bör krävas, både när det gäller dess beståndsdelar mer generellt (teori, praktik och eventuell examination) och mer i detalj engagerar många remissinstanser. Någon tydlig linje bland önskemålen finns inte även om de flesta remissinstanser som yttrat sig ändå anser att utbildningen bör innehålla både teori och praktik.

En fråga som uppkommer är om den befintliga frivilliga utbildningen för förarintyg för fritidsbåt som administreras och examineras genom Nämnden för båtutbildning är tillräcklig och bör ligga till grund för även behörighetskraven för vattenskoter. Flera remissinstanser, däribland *BRP Sverige AB*, *Nämnden för båtutbildning* och samtliga båtförbund anser att det befintliga förarintyget för fritidsbåt bör vara tillräckligt för att få framföra en vattenskoter, eller att det förarintyget tillsammans med vissa kompletterande moment kan ligga till grund för vattenskoterbehörighet.

En vattenskoter framförs ofta på ett annat sätt än en vanlig fritidsbåt, dels eftersom vattenskotern är mycket kraftfull och kan framföras i mycket höga hastigheter, dels eftersom den har ett mindre djupgående än de flesta fritidsbåtar och därför möjliggör åkning i mycket grunda vatten nära land, där både människor och djur också vistas. De tekniska egenskaperna hos en vattenskoter medför också att den möjliggör körning där färdväg och hastighet ändras mycket snabbt. Det är detta som gör att vattenskotern är ett efterfrågat redskap för nöjeskörning. En vattenskoter saknar dessutom ett omslutande skrov eller fribord, vilket gör att föraren och eventuella passagerare är oskyddade.

Vattenskoterns särart i förhållande till vanliga fritidsbåtar när det gäller dess konstruktion och användningsområde, gör därför att den kunskap som krävs för att framföra en vattenskoter i många delar skiljer sig åt från den som krävs för att framföra en vanlig fritidsbåt. I vissa avseenden kan det inte uteslutas att kraven på utbildningen kan vara i princip desamma. Det gäller t.ex. sjövägsregler och andra sjörättsliga bestämmelser och grundprinciper, liksom allmänna frågor om miljöhänsyn och allemansrätt. Däremot bör det krävas särskilt inriktad kunskap om t.ex. hänsynstagande till människor och miljö vid körning mycket nära land, och praktisk manöverkunskap. Det måste också säkerställas att den utbildning som bör krävas för att få framföra vattenskoter till sitt innehåll blir densamma över hela landet och att utbildningskraven utformas på ett rättssäkert sätt så att tillsyn av att kraven följs likvärdigt över landet kan göras. En särskild

utbildning bör därför tas fram i enlighet med de principer som föreslås i promemorian och den kompletterande promemorian. Målet med utbildningen bör vara att den som framför en vattenskoter ska få tillräcklig kunskap och färdighet för att föra vattenskotern på ett betryggande sätt med hänsyn till sjösäkerheten och miljön.

För ett säkert framförande av en vattenskoter krävs såväl teoretiska kunskaper som praktiska kunskaper i manövrering av vattenskotern. Det sistnämnda är särskilt viktigt eftersom vattenskotern kan framföras i mycket höga hastigheter. Utbildningen bör därför som föreslås i den kompletterande promemorian bestå av både teori och praktik, något som de flesta remissinstanser också tillstyrker. Dessa båda beståndsdelar är så viktiga att de bör anges i lagen.

Utöver de säkerhetsmässiga aspekterna vid framförandet av vattenskotern är det viktigt att den framförs med hänsyn till miljön och naturen, något som ett stort antal remissinstanser instämmer i. Det bör därför i lagen också anges att utbildningen ska lägga särskild vikt vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv. I dessa begrepp ligger bland annat de hänsyn som *Naturvårdsverket* efterfrågar, dvs. hänsyn till människor, växt- och djurliv. Någon anledning att i lag ytterligare precisera innehållet i utbildningen som *Naturvårdsverket* efterfrågar finns dock inte. Målet och innehållet i utbildningen bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om. Det förefaller dock rimligt, som *Naturvårdsverket* framför, att kunskap om allemansrätten och vattenskoteråkningens påverkan på särskilt utsatta naturområden ska ingå i utbildningen, liksom kunskap om reglering kring var en vattenskoter får föras, något som även bl.a. länsstyrelserna påpekar. I promemorian föreslås att det är *Transportstyrelsen* som ska meddela föreskrifterna, något som förefaller lämpligt. Genom att utbildningsinnehållet tas fram av en central förvaltningsmyndighet säkerställs också att utbildningsinnehållet blir detsamma i hela landet, något som *Naturvårdsverket* efterfrågar. Något särskilt krav på ett visst samrådsförfarande vid framtagandet av föreskrifterna bör inte införas.

Frågan huruvida utbildningen bör avslutas med prov är inte helt tydlig i promemorian och tas upp av bland annat *BRP Sverige AB*, *Nämnden för båtlivsutbildning*, *Borstahusens Segelsällskap*, *Svenska Båtunionen*, *Svenska Kryssarklubben*, *Svenska Seglarförbundet* och *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* som alla anser att utbildningen ska avslutas med något slags prov. Något slag av kontroll av att eleven har uppnått godkänt resultat bör ske. En sådan kontroll behöver inte nödvändigtvis ske genom en separat extern examination skild från utbildningsmomentet och utförd av någon annan än utbildaren. En sådan ordning med en särskild examination, t.ex. administrerad av *Nämnden för båtlivsutbildning* som flera remissinstanser efterfrågar, skulle bli administrativt omfattande och dyr för såväl förare som myndigheter på ett sätt som inte kan motiveras i detta ärende. En sådan examinationsordning kräver dessutom en reglering av och tillsyn över examinatorerna och skulle göra reformen alltför omfattande i förhållande till behovet. Det är enligt regeringens mening tillräckligt att kontrollen av elevens kunskaper görs inom ramen för utbildningen. En kontroll av att kunskapskraven är uppfyllda kan ske på olika sätt, t.ex. genom att den som utbildar avslutar varje delmoment i utbildningen med kontrollfrågor för att säkerställa att eleven har

tillgodogjort sig kunskaperna och därmed kan anses ha genomgått utbildningen. Kontrollen behöver inte nödvändigtvis ske i slutet av utbildningen eller i slutet av varje kursmoment. De praktiska momenten i utbildningen i form av framförande av vattenskotern kan mycket väl kontrolleras genom att eleven fortlöpande kontrolleras av utbildaren. I den föreslagna lagen bör det därför anges att utbildningen ska genomgåas med godkänt resultat. I begreppet godkänt resultat ligger ett krav att ett kontrollförfarande ska ingå som gör att elevens prestation bedöms till exempel genom ett prov eller på annat lämpligt sätt. Den myndighet som meddelar föreskrifter om utbildningens mål och innehåll bör också få meddela föreskrifter om vilket kontrollförfarande som är mest lämpligt. Vid meddelandet av föreskrifterna kan därmed frågan huruvida provmomentet bör anpassas efter om föraren normalt kör en så kallad stå- eller sittmaskin analyseras och eventuellt regleras.

Remissynpunkterna om att det bör krävas simkunnighet och krav på flytväst för att få behörighet föreslås inte i Transportstyrelsens rapport eller i promemorian. Kraven är dessutom av sådan karaktär att de inte kan införas utan ytterligare utredning, varför regeringen inte går vidare med dem i detta sammanhang.

Bör det krävas allmän lämplighet i övrigt?

Utöver krav på 15 års ålder och genomgången godkänd utbildning föreslås i promemorian inte några ytterligare krav, i form av t.ex. lämplighetsprövning eller hälsokontroll. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* anser att uppvisad omdömeslöshet vid framförande av andra transportmedel än vattenskoter bör få konsekvenser för rätten att framföra en vattenskoter. *Borstahusens Segelsällskap* anser att förarbevis inte ska få utfärdas till den som har begått sådana brott som också kan leda till återkallelse av förarbeviset. Utgångspunkten är att behörighetskraven ska vara enkla och inte innebära alltför ingående åtgärder av den enskilde och administrerande myndigheter. Regeringen delar därför bedömningen att det inte bör göras någon lämplighetsbedömning eller medicinsk prövning innan behörighet erhålls. I det avseendet kan en jämförelse göras med regelverket för snö- och terrängskoter, där något krav på medicinsk eller personlig lämplighetsprövning inte heller uppställs (jfr prop. 2008/09:60 s. 39).

Utformningen av utbildningsintyget

Med anledning av *Svensk Försäkrings* önskemål om en standardiserad utformning av utbildningsintygen för att undvika risk för förfalskade kursintyg bör det framhållas att detta regleras i verkställighetsföreskrifter om det skulle anses nödvändigt. Någon skyldighet för utbildaren att spara en kopia av intyget under en viss tidsrymd bör inte införas. I avsnitt 8.1 föreslås en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att ålägga utbildningsanordnare att efter avslutad utbildning rapportera uppgifter om att eleven har fullgjort utbildningen med godkänt resultat till den myndighet som ska föra ett förarbevisregister. I så fall kommer uppgifter om enskilda personers genomgångna utbildning att finnas tillgängliga under den tid som det anses nödvändigt med hänsyn till ändamålet med registret. I avsnitt 7.2 föreslås också att det ska utövas

tillsyn över utbildningsanordnarna. Dessa åtgärder bör vara tillräckliga för att motverka möjligheterna att förfalska kursintygen.

Utfärdande av förarbeviset

När den föreskrivna utbildningen har genomförts med godkänt resultat bör behörighetskraven vara uppfyllda. Av rättssäkerhetsskäl bör det dock krävas att behörigheten fastställs av en myndighet och bekräftas genom att ett förarbevis utfärdas till innehavaren av behörigheten. Utgångspunkten bör vidare vara att ett förarbevis ska utfärdas efter ansökan och så långt som möjligt utfärdas i elektronisk form. I vissa fall kan det enligt promemorian finnas anledning att möjliggöra ett fysiskt förarbevis, möjligen mot en ytterligare avgift. Den närmare regleringen av utfärdande och utformning av förarbeviset kan regleras i verkställighetsföreskrifter.

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska utfärda förarbevisen. Det saknas anledning att frånga detta förslag. Vilken myndighet som ska ansvara för utfärdandet kan dock regleras i förordning. Det är enligt regeringens mening inte aktuellt att överlåta utfärdandet av förarbevisen till någon enskild, vilket efterfrågas av bl.a. Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet. En ordning där en privat aktör ansvarar för den avgörande delen i myndighetsutövning mot någon enskild är relativt ovanlig i svensk rätt och kräver en djupare analys som inte är aktuell i detta lagstiftningsärende.

Förarbeviset bör slutligen gälla tills vidare, dvs. inte ha någon bestämd giltighetstid. En annan ordning skulle innebära ökad administration för både den enskilde och ansvarig myndighet som inte motiverad.

6.2 Undantag från kravet på förarbevis

Regeringens förslag: Kravet på förarbevis ska inte gälla

- inom statliga myndigheters verksamhet,
- vid utförande av räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen om skydd mot olyckor och vid träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet,
- i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss,
- den som har fyllt 15 år och som deltar i utbildning för vattenskoter, eller
- den som tränar för att tävla, tävlar eller deltar i uppvisning med vattenskoter, om ett medlemsförbund i Riksidrottsförbundet ansvarar för verksamheten och den uteslutande bedrivs inom ett sådant område som är avlyst för det ändamålet enligt sjötrafikförordningen.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås inte undantag för räddningstjänst och annan liknande verksamhet.

Remissinstanserna: *Försvarsmakten* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *Länsstyrelsen i Jönköpings län*, *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* och *Länsstyrelsen i Norrbottens län* tillstyrker förslaget men påpekar att undantaget för verksamhet i områden som avses i sjötra-

fikförordningen torde vara avsett att gälla endast sådana områden där det råder en begränsning i fråga om eller ett förbud mot att köra vattenskoter. *Havs- och vattenmyndigheten* och *Svensk Försäkring* tycker inte att undantag ska gälla för myndigheters personal. Enligt *Havs- och vattenmyndigheten* kan den internutbildning för vattenskoterkörning som förekommer hos myndigheter jämföras med den föreslagna utbildningen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län och *Sjöräddningssällskapet* efterfrågar undantag för *Sjöräddningssällskapet*s verksamhet. *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* menar att undantag för *Sjöräddningssällskapet* bör gälla vid utförande av sjöräddningsuppdrag. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* anser vidare att även andra organisationer med interna utbildningar som ger en tillräcklig kunskap bör undantas från kraven. *Sjöfartsverket* påpekar att det inom räddningssystemet finns aktörer som använder vattenskotrar och som bör omfattas av undantagen.

Sjöfartsverket avstyrker förslaget om att undantag ska gälla vid tävlingar och uppvisningar där länsstyrelsen har beslutat att området inte får trafikeras av annan trafik under tävlingen eller uppvisningen. *Svenska Racerbåtförbundet* anser att undantag från kraven bör gälla all organiserad idrottsverksamhet oavsett om träningen sker inför någon tävling eller inte, oavsett om platsen är avlyst eller inte och oavsett förarens ålder och nationalitet. *BRP Sverige AB* anser att även deltagare vid kommersiellt organiserad s.k. safariverksamhet bör vara undantagna om färdledaren har minst manöverintyg för högfartsbåt i kombination med kustskeparintyg.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Friluftsförbundet, Förvaltningsrätten i Linköping, Havs- och vattenmyndigheten, Kalmar tingsrätt, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Scouterna, Sjöfartsverket, Sjöfartsverket, Svenska Kanotförbundet, Svenska Roddförbundet, Svenska Sjöräddningssällskapet, Sweboat och Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. *Kustbevakningen* anser att undantaget för annan verksamhet som bedrivs för att utföra sjöräddning bör preciseras så att det endast blir tillämpligt vid organiserad verksamhet och inte beträffande enstaka personer. *Svenska Racerbåtförbundet* anser att undantag måste gälla även för egen övningskörning inför det praktiska provet.

Skälen för regeringens förslag

Statliga myndigheter

Vattenskotrar är ett användbart redskap för myndigheter som har uppgifter som behöver utföras till sjöss. Polismyndigheten och Kustbevakningen är exempel på sådana myndigheter som sedan länge använder vattenskotrar i sin verksamhet, men det kan inte uteslutas att det förekommer även i andra myndigheter, exempelvis vissa länsstyrelser. Dessa myndigheter har också ofta egna utbildningar för att säkerställa att förarna har tillräcklig kunskap för att framföra vattenskotern. Tjänstemän som har fått sådan utbildning får därför antas ha tillräcklig kunskap för att framföra en vattenskotter säkert och med hänsyn till miljön. Förslaget i promemorian att undantag från kraven på förarbevis ska gälla i statliga myndigheters verksamhet är därför

lämpligt. De flesta remissinstanser har inte heller någon invändning mot detta. *Havs- och vattenmyndigheten* och *Svensk Försäkring* anser dock att undantag inte bör gälla för myndigheters personal. Enligt Havs- och vattenmyndigheten kan i stället den internutbildning för vattenskoterkörning som förekommer hos myndigheter jämföras med den föreslagna obligatoriska utbildningen. Detta vore naturligtvis en alternativ lösning som i princip inte innebär någon skillnad för de aktuella myndigheterna och förarna. Ett sådant system innebär dock att det måste utfärdas förarbevis för dessa förare, vilket kräver åtgärder och resurser av den utfärdande myndigheten. Ett undantag för användning som sker inom ramen för myndigheters verksamhet bör därför införas. Det får förutsättas att verksamhet i statlig regi sker på ett ansvarfullt sätt och att de myndigheter som kräver att personalen framför en vattenskoter också ser till att personalen får relevant utbildning för det. Inget hindrar till exempel att myndigheterna utnyttjar den utbildningsverksamhet för vattenskoter som kommer att behöva byggas upp enligt förslaget i denna lagrådsremiss.

Undantaget bör alltså gälla enbart så länge som personen agerar i myndighetens verksamhet. Om en sådan person önskar framföra en vattenskoter på sin fritid, krävs det alltså att han eller hon har förarbevis.

Räddningstjänst

Vattenskotrar används även inom räddningstjänsten, bland annat vid sjöräddning. Om sådan användning sker inom myndigheters verksamhet, gäller som föreslagits tidigare i detta avsnitt undantag från kravet på förarbevis. Enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor finns dock möjlighet och i vissa fall även skyldighet för andra aktörer, t.ex. organisationer och fysiska personer, att bistå i en räddningsinsats. Undantag från krav på förarbevis bör gälla i en räddningsinsats som utförs enligt den lagen, oavsett vem som framför vattenskotern. Ett sådant undantag efterfrågas också av många remissinstanser. Lagen om skydd mot olyckor omfattar vidare även s.k. förebyggande verksamhet. I sådan förebyggande verksamhet kan det förekomma att vattenskotrar används. Även sådan verksamhet bör vara undantagen. Slutligen kan det inte uteslutas att räddningspersonal behöver öva i att framföra vattenskoter, utan att det sker inom ramen för räddningstjänst eller förebyggande verksamhet som dessa anges i lagen om skydd mot olyckor. Även sådan träning bör omfattas av undantag. På samma sätt som när det gäller det föreslagna undantaget för myndigheters verksamhet får det förutsättas att räddningstjänstens aktörer på lämpligt sätt förser vattenskoterförarna med lämplig utbildning för framförandet av vattenskotern.

Annan sjöräddningsverksamhet

Enligt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor ansvarar Sjöfartsverket för sjö- och flygräddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor. Svenska Sjöräddningssällskapet utför sjöräddning enligt avtal med Sjöfartsverket. Sjöräddningssällskapetets verksamhet omfattas därför i stora delar av det föreslagna undantaget för räddningstjänst m.m. En situation som i ett inledande skede inte utgör en nödsituation och som kräver åtgärder enligt räddningstjänstlagen kan dock snabbt övergå till en sådan, till exempel om vädret växlar. Även åtgärder som vidtas för att

förhindra en nödsituation bör därför omfattas av undantag från krav på förarbevis. Annars skulle undantaget för den rena räddningssituationen i praktiken bli meningslöst, eftersom det är samma personer som normalt utför både förhindrande och räddande verksamhet. Även ren patrullering och träning som sker organiserat i en verksamhet för att utföra räddning till sjöss bör omfattas av samma skäl, i enlighet med vad som föreslås i den kompletterande promemorian. *Kustbevakningen* efterfrågar en precisering av vad som avses med sådan organiserad verksamhet. Det är dock enligt regeringens mening inte möjligt att närmare ange vad som ska krävas för att verksamheten ska anses vara organiserad. Avsikten är att möjliggöra att hela verksamheten i t.ex. Sjöräddningssällskapet undantas från krav på förarbevis. Det bör vara tillräckligt med ett krav att verksamheten ska bedrivas för att utföra räddning till sjöss. I detta ligger då att den som vill åberopa undantaget också måste kunna visa att det bedrivs en verksamhet och att syftet med den är sjöräddning. Detta bör utesluta att helt privata personer utan anknytning till någon organiserad verksamhet omfattas.

Vidare bör på samma sätt som i myndigheters verksamhet undantaget gälla endast när föraren agerar i själva verksamheten, dvs. en förare som är undantagen krav på förarbevis när han eller hon agerar inom ramen för sjöräddningsverksamhet måste ha förarbevis vid framförande av vattenskoter på fritiden.

Deltagande i praktiska moment inom ramen för godkänd utbildning

Utbildningen för att få behörighet ska innehålla praktiska moment där eleven t.ex. ska öva på att hantera och manövrera en vattenskoter. Sådan utbildning kommer av naturliga skäl att äga rum innan eleven har fått någon behörighet. Något krav på behörighet bör därför inte gälla vid sådan utbildning. Med anledning av att *Svenska Racerbåtförbundet* efterfrågar undantag för att möjliggöra egen övningskörning inför prov utgår regeringen från att det praktiska momentet i utbildningen utformas på ett sådant sätt att det inte krävs någon ytterligare övningskörning på egen hand för att kunna bli godkänd. Något undantag för egen övningskörning inför ett praktiskt prov behövs därför inte.

Tränings-, tävlings- och uppvisningsverksamhet

Tävlingsverksamhet för vattenskotrar i Sverige bedrivs genom Svenska Racerbåtförbundet. För att delta i en tävling krävs att deltagaren har en officiell tävlingslicens. För att få sådan licens krävs att föraren genomgått viss utbildning. Inom tävlingsverksamheten förekommer i huvudsak två olika tävlingsformer, offshoretävling och rundbana. En offshoretävling innebär att deltagarna ska ta sig från en plats till en annan på kortast tid. Offshoretävlingar sker i huvudsak utan att något särskilt område har avlysts och deltagarna kan av den anledningen möta annan icke tävlande fartygstrafik. Det ställs därför krav på att deltagaren följer de sjötrafikregler som gäller. Den andra tävlingsformen, s.k. rundbana, sker inom ett begränsat område på en iordningställd bana. Tävlingen sker inom ett av länsstyrelsen avlyst område. I länsstyrelsens beslut om avlysning av ett visst område ingår en bedömning av om vattenskotern kommer att framföras inom ett område där annan sjötrafik förekommer eller inte.

Vidare tar länsstyrelsen vid sitt beslutsfattande hänsyn till t.ex. miljön i närområdet. Av den anledningen behövs inte samma kunskap hos föraren i fråga om t.ex. väjningsplikt. I promemorian föreslås att vid de tävlingar som sker i ett område där det råder begränsningar för allmänheten att t.ex. framföra en vattenskoter ska något krav på behörighet inte gälla, medan behörighetskraven ska gälla vid offshoretävlingar. Även träning inför sådana träningar och uppvisningar som sker inom sådana avlysta områden föreslås undantas enligt promemorian.

Svenska Racerbåtförbundet anser att undantaget bör gälla för all organiserad idrottsverksamhet oavsett om träningen sker inför någon tävling eller inte, oavsett om platsen är avlyst eller inte och oavsett förarens ålder och nationalitet. Enligt förbundet innebär undantaget för stort fokus på tävlingsverksamheten, för folkhälsans skull behöver motionärerna värnas mer. Det är vidare enligt förbundet svårt att få länsstyrelserna att avlysa områden för träning och tävling i den omfattning som behövs för förbundets verksamhet. I dag är det enligt förbundet endast mästerskapstävlingar för vattenskoter som körs på avlyst vatten. Träningar körs på en av länsstyrelsen upplåten plats men utan att den är avlyst enligt bestämmelserna i sjötrafikförordningen. Om undantaget endast gäller på formellt avlyst vatten, blir enligt förbundet följderna förödande för verksamheten.

Regeringen har förståelse för att förslaget kan påverka den verksamhet som bedrivs inom ramen för förbundet. De sjösäkerhets- och miljöskäl som ligger till grund för förslaget till införande av behörighetskrav är dock enligt regeringens mening så starka att ett sådant brett undantag som förbundet efterfrågar inte kan motiveras. Träning och tävling sker enligt vad som har framkommit ofta i hög fart i vattenområden som är öppna för trafik för andra trafikanter. Det innebär risker för både förarna och omgivningen. Om inte länsstyrelserna anser att det finns skäl att avlysa områdena enligt sjötrafikförordningen, kan verksamheten normalt inte heller anses vara av sådan karaktär att den motiverar ett undantag från kraven på behörighet. Det kan dessutom antas att en person som är intresserad av att delta i träning och tävling med vattenskoter har tillgång till en vattenskoter som kan användas även utanför träning och tävling. Personen behöver därför ändå se till att uppfylla behörighetskraven om vattenskotern ska framföras utan att det är fråga om tävling eller träning. Regeringen anser därför att undantaget för tävlings- och träningsverksamhet i promemorian är väl avvägt. Någon anledning att göra ytterligare undantag för barn eller utländska förare finns inte heller.

Undantaget bör dock, som flera remissinstanser också påpekar, formuleras så att det gäller i sådana områden som enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen är avlysta för båttävling med vattenskoter, dvs. där det råder förbud för allmänheten att framföra vattenskoter. Bestämmelsen i sjötrafikförordningen innehåller även möjligheter att begränsa användningen av vattenområden genom förbud mot ankring eller fartbegränsning. Det är inte avsikten att sådana typer av begränsningar av användningen ska utgöra grund för undantag. Regeringen föreslår därför att den som tränar för att tävla, tävlar eller deltar i uppvisning med vattenskoter om ett medlemsförbund i Riksidrottsförbundet ansvarar för verksamheten och den uteslutande bedrivs inom ett sådant område som

enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen är avlyst inte ska behöva ha någon behörighet.

Övrigt

BRP Sverige AB anser att undantag bör gälla för deltagare vid kommersiellt organiserad s.k. safariverksamhet. Regeringen ser dock inte någon anledning att införa undantag för deltagare i sådan verksamhet.

6.3 Förarbevis och identitetshandling ska medföras ombord

Regeringens förslag: Den som framför en vattenskoter ska ha med sig ett giltigt förarbevis och en giltig identitetshandling ombord. Föraren får dock ha med sig ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord om färden genomförs inom en månad från den dag då utbildning genomförts med godkänt resultat och förarbeviset inte har utfärdats och lämnats ut.

Förarbeviset eller, i förekommande fall, utbildningsintyget och identitetshandlingen ska på begäran överlämnas till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. Om handlingen har utfärdats elektroniskt, är det tillräckligt att den elektroniska handlingen visas upp.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *Borstahusens Segelsällskap* anser att förarbeviset bör vara försett med foto på föraren. *Domstolsverket* och *Kustbevakningen* uppger att det är oklart när en handling ska visas upp respektive överlämnas till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* förutsätter att föraren kommer att ha tillgång till förarbeviset i en nedladdad form som inte kräver uppkoppling. *Svensk Försäkring* ser framför sig att det kan uppstå svårigheter att praktiskt genomföra kontroller av förarens behörigheter.

Skälen för regeringens förslag

Handlingar som ska medföras ombord

För en effektiv kontroll av om en vattenskoterförare har ett förarbevis för vattenskoter krävs det att föraren medför ett giltigt förarbevis och en giltig identitetshandling ombord. Förarbeviset kommer visserligen att vara registrerat i förarbevisregistret och Polismyndigheten och Kustbevakningen föreslås få direktåtkomst till det registret (se avsnitt 8.1 och 8.2), men det kan inte uteslutas att uppkoppling till registret inte alltid kan säkerställas eller att andra svårigheter att göra en kontroll mot registret uppstår. Det bör därför införas en skyldighet för föraren att ha med ett giltigt förarbevis och en giltig identitetshandling ombord. Vad som avses med en giltig identitetshandling kan bli föremål för verkställighetsföreskrifter.

Föraren ska även vara skyldig att överlämna handlingarna till eller visa upp handlingarna för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman vid

en kontroll. Om föraren ska överlämna eller visa upp handlingen, beror på i vilken form som handlingen har utfärdats. Om handlingen utfärdats i t.ex. kortformat, ska den överlämnas vid en kontroll. Om handlingen däremot har utfärdats elektroniskt är det tillräckligt att den visas upp vid kontroll.

Avsikten är att förarbeviset ska kunna utfärdas elektroniskt för att kunna visas upp i t.ex. en applikation på mobiltelefonen. Om förarbeviset har utfärdats elektroniskt, är det alltså tillräckligt att förarbeviset i samband med en kontroll visas upp i det format som anvisats. Det får inte vara en kopia av den elektroniska handlingen, t.ex. en s.k. skärmdump av förarbeviset, som visas upp, utan det måste vara just den anvisade versionen av förarbeviset. Det är upp till behörig myndighet att se till att det finns tekniskt godtagbara lösningar för att föraren ska kunna visa upp det elektroniska förarbeviset trots bristande uppkoppling. Det bör även vara möjligt att få förarbeviset utfärdat i pappersform eller i plastkortsformat.

Borstahusens Segelsällskap anser att förarbeviset bör vara försett med ett fotografi på föraren. Den närmare utformningen av förarbeviset kommer den myndighet som regeringen utser att ansvara för. Tanken är att förarbeviset ska vara en enklare handling som ska uppvisas tillsammans med en identitetshandling. Om förarbeviset skulle fungera som en identitetshandling, skulle det krävas att det skyddas mot förfälskning, vilket är både kostnadskrävande och administrativt betungande. Genom att utforma förarbeviset på ett enklare sätt hålls kostnaderna för förarbeviset nere och förarbeviset kan också ges en obegränsad giltighetstid.

Intyg om godkänd utbildning

Som anges i avsnitt 6.1 ska myndigheten utfärda förarbeviset så snart sökanden fyllt 15 år och genomgått utbildning med godkänt resultat samt betalat avgiften för utfärdande av förarbeviset. Det kan emellertid inte uteslutas att utfärdandet av förarbeviset kan komma att fördröjas av olika skäl, t.ex. till följd av hög arbetsbelastning hos myndigheten. Vidare skulle själva utlämnandet av handlingen kunna fördröjas. Det bör därför under en begränsad tid, lämpligen en månad från den dag föraren genomfört utbildningen med godkänt resultat, godtas att den som framför vattenskoter medför och uppvisar ett godkänt utbildningsintyg i stället för ett förarbevis.

6.4 Återkallelse av förarbeviset

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska återkalla förarbeviset om innehavaren efter att ha genomgått utbildning med godkänt resultat har begått ett brott enligt

- 20 kap. 2, 3, 4, 5, 7, 8 eller 9 § sjölagen,
- 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen, eller
- 5 § förordningen om användning av vattenskoter.

Ett beslut om återkallelse ska gälla omedelbart.

Vid beslut om återkallelse ska det bestämmas en tid inom vilken ett nytt förarbevis inte får utfärdas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år.

Om ett förarbevis har återkallats, ska innehavaren överlämna förarbeviset till den myndighet som regeringen bestämmer.

En polisman eller en kustbevakningstjänsteman ska vid kontroll omhänderta ett förarbevis om det har återkallats.

När spärrtiden har löpt ut ska ett nytt förarbevis få utfärdas på ansökan av den enskilde. En sådan ansökan ska få prövas först när spärrtiden har löpt ut.

Om ett förarbevis har utfärdats med stöd av övergångsbestämmelserna på så sätt att föraren inte har genomgått någon utbildning enligt den nu föreslagna lagen, ska återkallelse i stället göras om innehavaren har begått brott efter utfärdande av förarbeviset.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian framgår inte när brotten ska ha skett för att kunna leda till återkallelse. I promemorian föreslås att den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om ytterligare grunder för återkallelse och en återkallelseverkan.

Remissinstanserna: *Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *Kammarrätten i Jönköping* efterfrågar en bättre motivering för de valda återkallelsegrunderna. *Kustbevakningen* anser att det inte är nödvändigt med en återkallelsemöjlighet men pekar även på att någon återkallelse inte föreslås kunna ske vid överträdelser av de nya reglerna om förarbevis. *Svensk Försäkring* och *Svenska Sjörettsföreningen* anser att även brott mot sjölagens bestämmelser om skyldighet att se till att ett fartyg är sjövärdigt bör kunna leda till återkallelse. *Havs- och vattenmyndigheten* förordar att återkallelse ska kunna ske t.ex. vid förseelse mot områdesskydd enligt miljöbalken eller om en vattenskoter körs inom ett skyddat område i strid med reservatsföreskrifter eller ordningsföreskrifter. Myndigheten efterfrågar också tydliggöranden av vilken grad av allvarlighet eller upprepning av brotten som krävs för att återkallelse ska ske. Ett flertal remissinstanser framhåller att tillämpligheten av förordningen om användning av vattenskoter är osäker och att det, för att återkallelse ska kunna ske vid överträdelser av förordningen, måste säkerställas att förordningen tillämpas av de rättsvårdande instanserna. *Kammarrätten i Jönköping* och *Kustbevakningen* framhåller att det inte framgår hur länge en återkallelse ska gälla. *Kammarrätten i Jönköping* tar vidare upp frågan om behovet av interimistisk återkallelse. *Transportstyrelsen* undrar om det bör vara möjligt att vidta åtgärder motsvarande en återkallelse under den tid som vattenskotern får framföras med stöd av genomgången utbildning.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Friluftsförbundet, Förvaltningsrätten i Linköping, Havs- och vattenmyndigheten, Kalmar tingsrätt, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Scouterna, Sjöfartsverket, Svea hovrätt, Svenska Kanotförbundet, Svenska Roddförbundet, Sweboat, Transportstyrelsen* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. *Kustbevakningen* är fortfarande tveksam till behovet av en återkallelsemekanism, men om en sådan införs tillstyrks förslaget till spärrtidsreglering. *Kustbevakningen* är däremot tveksam till att spärrtiden ska påverkas av att vattenskoteråkning

typiskt sett är en sommaraktivitet. Kustbevakningen avstyrker förslaget om att en polisman eller en kustbevakningstjänsteman vid kontroll ska få omhänderta ett förarbevis om det har återkallats, bland annat eftersom ett elektroniskt förarbevis torde vara fysiskt omöjligt att ”omhänderta”. Svea hovrätt ställer sig frågande till om begreppet återkallelse av förarbevis är adekvat för situationen att brott begås efter genomförd utbildning men innan förarbevis utfärdats. Hovrätten ställer sig också frågande till hur förslaget om skyldighet att överlämna förarbevis efter återkallelse förhåller sig till avsikten att förarbeviset endast ska utfärdas elektroniskt. Havs- och vattenmyndigheten upprepar sin synpunkt att återkallelse bör kunna ske även vid annan negativ miljöpåverkan. Transportstyrelsen påpekar att förslaget innebär att förarbevis som har utfärdats med stöd av övergångsreglerna riskerar att aldrig kunna återkallas och förespråkar att återkallelse ska ske om brott skett efter utfärdandet av förarbeviset. Transportstyrelsen föreslår slutligen att det förtydligas att skyldigheten för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman att omhänderta ett återkallat förarbevis endast är relevant för förarbevis som har utfärdats i fysisk form.

Skälen för regeringens förslag

Ett förarbevis ska kunna återkallas

Ett utfärdat förarbevis för vattenskoter föreslås gälla tills vidare. Det innebär emellertid inte att förarbeviset är oåterkalleligt. Det finns vissa beteenden hos en förare som bör föranleda att förarbeviset återkallas, t.ex. ett störande och trafikfarligt beteende. Ett sådant beteende måste tas till intäkt för att föraren inte har tillgodogjort sig den utbildning som krävs för att få ett förarbevis. Det kommer att uppfattas som stötande om en person som framför en vattenskoter utan att iaktta omsorg om andra människor, djur och natur eller på annat sätt bryter mot de bestämmelser som gäller på sjön ska få behålla sin rätt att framföra vattenskoter. I likhet med vad som föreslås i promemorian anser därför regeringen att det bör införas en möjlighet att återkalla ett förarbevis vid viss brottslighet. En sådan ordning kan antas få förarna att i ökad utsträckning hålla sig till gällande regler.

I promemorian föreslås att reglerna om återkallelse på grund av brott ska föras in i förordning och att Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om att återkallelse får ske på andra grunder än brott. Vidare föreslås att bl.a. en återkallelseverkan i tid kan regleras av Transportstyrelsen på föreskriftsnivå. Återkallelsegrunderna bör dock framgå direkt av lag, jfr reglerna om körkortsingripanden i 3 kap. körkortslagen (1998:488). Något bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om ytterligare grunder för återkallelse bör därför inte införas. Om det skulle behövas ytterligare återkallelsegrunder, bör även dessa införas i lag. De får i så fall införas i ett senare skede efter ytterligare överväganden.

Grunder för återkallelse

En återkallelse bör endast kunna komma i fråga vid allvarigare förseelser. I första hand bör överträdelse av regleringar av sjösäkerhetsmässig natur och vissa miljöregleringar vara aktuella att ligga till grund för återkallelse.

Vissa typer av brott är också sådana att de visar ett störande eller ett trafikfarligt beteende hos föraren. I promemorian föreslås därför att återkallelse ska ske om föraren har gjort sig skyldig till brott enligt 20 kap. 2, 3, 4, 5, 7, 8 eller 9 § sjölagen, 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen eller 5 § förordningen om användning av vattenskoter. Det rör sig om t.ex. vårdslöshet i sjötrafik, grov vårdslöshet i sjötrafik, sjöfylleri, grovt sjöfylleri, avvikelser från inträffad sjöolycka, brott mot sjövägsreglerna och mot hastighetsbegränsningar samt framförande av vattenskoter i områden där det inte är tillåtet. Den stora majoriteten av remissinstanserna tillstyrker också dessa brott som återkallelsegrundande. Regeringen föreslår därmed att dessa grunder tas in i den nya lagen.

Flera remissinstanser anser dock att återkallelse bör kunna göras även på andra grunder än de som framgår av promemorian. Särskilt efterfrågat är en återkallelsemöjlighet till följd av överträdelse av andra miljöregleringar. Dessutom påpekar *Kustbevakningen* att det inte föreslås att återkallelse ska ske till följd av överträdelse av den nu föreslagna lagen om förarbevis. Regeringen utesluter inte att det kan bli aktuellt att utöka grunderna för när ett förarbevis ska återkallas. Inom ramen för det nuvarande lagstiftningsprojektet saknas tillräckligt underlag för att införa ytterligare återkallelsegrunder.

En återkallelse är ett tecken på att föraren har brustit i sjösäkerhetskänslighet. Det finns starka skäl för att beslut om återkallelse bör gälla omedelbart så att inte sjösäkerheten fortsatt äventyras. Ett beslut om återkallelse bör därför gälla omedelbart.

För att en återkallelse av förarbeviset på grund av brott ska kunna ske på ett effektivt sätt krävs att Polismyndigheten underrättar den beslutande myndigheten när någon har begått ett brott som kan föranleda återkallelse. En sådan underrättelseskyldighet kan dock införas i förordning.

När ska ett brott ha begåtts för att leda till återkallelse?

Eftersom det inte föreslås något krav på till exempel allmän lämplighet för att få ett förarbevis för vattenskoter bör brott som har begåtts innan förarbeviset utfärdats inte föranleda att förarbeviset återkallas. Det kan dock finnas vissa skäl att nyansera denna bedömning. För att få ett förarbevis krävs nämligen, utöver att den enskilde har fyllt 15 år, endast att den föreskrivna utbildningen genomförts med godkänt resultat. Därefter ska ett förarbevis utfärdas. Så snart utbildningen fullgjorts besitter den enskilde alltså de kunskaper som krävs för att få framföra vattenskoter och han eller hon får också framföra vattenskoter med stöd av ett utbildningsintyg. Den efterföljande processen med utfärdande och utlämnande av förarbeviset utgör egentligen en ren formalitet. Den som har fullgjort utbildningen men ännu inte har fått sitt förarbevis utfärdat skulle, med utgångspunkt i ställningstagandet att brott som begåtts innan förarbeviset utfärdats inte ska föranleda återkallelse av förarbeviset, kunna begå ett återkallelsegrundande brott och ändå få sitt förarbevis utfärdat. Det framstår inte som lämpligt. Av den anledningen bör brott som har begåtts efter fullgjord utbildning kunna leda till återkallelse av förarbeviset. Som *Svea hovrätt* påpekar kan detta i vissa fall innebära att något förarbevis inte finns att återkalla eftersom utfärdandet av ett förarbevis inte alltid kan antas ske omedelbart efter genomförd utbildning.

Avsikten är dock att utfärdande ska ske i princip automatiskt utan någon ytterligare prövning efter att utbildaren har rapporterat in att eleven har genomgått utbildningen. Detta innebär också att en lösning där den utfärdande myndigheten skulle avvakta med ett utfärdande inte är aktuell av effektivitetsskäl. En situation där en person har begått ett brott efter genomgången utbildning men före utfärdandet av förarbeviset och att Polismyndigheten dessutom inom samma tid skulle hinna rapportera om brottet till Transportstyrelsen torde inte bli vanligt förekommande. Skulle det uppstå får i så fall återkallelsen avvakta till dess förarbeviset först har utfärdats.

I avsnitt 15 föreslås att förarbevis under en övergångsperiod ska kunna utfärdas till en person som har antingen ett frivilligt intyg för fritidsbåt eller ett intyg för yrkesutbildning inom sjöfarten. Dessa personer kommer därmed inte att ha fullgjort någon utbildning enligt den nu föreslagna lagen. En återkallelse av ett förarbevis som har utfärdats med stöd av övergångsbestämmelserna bör i stället återkallas om brotten har begåtts efter utfärdandet.

Spärrtid

Som föreslås i den kompletterande promemorian bör det införas en spärrtidsreglering med innebörden att det vid ett beslut om återkallelse ska bestämmas en tid inom vilken ett nytt förarbevis inte får utfärdas. Spärrtiden bör bestämmas till lägst en månad och högst tre år i likhet med vad som gäller vid körkortsingripanden enligt körkortslagen (5 kap. 6 § körkortslagen).

En bedömning av spärrtidens längd bör göras i varje enskilt fall. Vid den bedömningen får överträdelsens allvar och övriga omständigheter av betydelse beaktas. Den som har dömts för t.ex. grovt vårdslöshet i sjötrafik eller grovt sjöfylleri bör således få en längre spärrtid än den som dömts för ett mindre allvarligt brott. En annan omständighet som kan beaktas i försvårande riktning är om personen i fråga återkommande har brutit mot reglerna. Som *Kustbevakningen* påpekar bör däremot, i motsats till vad som anförs i promemorian, någon hänsyn inte tas till när under året återkallelsen sker.

Utfärdande av nytt förarbevis efter återkallelse

När spärrtiden har löpt ut bör ett nytt förarbevis få utfärdas först efter ansökan av den enskilde. En sådan ansökan bör inte få prövas av myndigheten innan spärrtiden har löpt ut. I annat fall finns det en risk för att spärrtidsinstitutet förlorar sin verkan. En liknande reglering finns i fråga om körkortsingripanden i körkortslagen (se 5 kap. 13 § körkortslagen).

Något krav att t.ex. genomgå ny utbildning eller göra ett särskilt prov bör inte gälla för att få tillbaka sitt förarbevis.

Övrig verkan av återkallelse

Ett återkallat förarbevis är inte längre giltigt och får därmed inte användas av innehavaren. För att minska risken för att ogiltiga förarbevis används bör den som fått sitt förarbevis återkallat vara skyldig att överlämna förarbeviset till behörig myndighet. En liknande reglering finns i

körkortssammanhang (se 7 kap. 9 § körkortslagen). Ett sådant överlämnande kan t.ex. ske via post.

Av samma skäl bör en polisman eller en kustbevakningstjänsteman ha en skyldighet att vid en kontroll omhänderta ett förarbevis som har återkallats. *Svea hovrätt* och *Kustbevakningen* efterfrågar ett förtydligande av hur denna skyldighet förhåller sig till det att ett förarbevis ska utfärdas elektroniskt. Avsikten är som framgår av avsnitt 6.1 att förarbevisen som utgångspunkt ska utfärdas endast i elektronisk form, men att det ska finnas en möjlighet att få ett fysiskt förarbevis utfärdat. Skyldigheten att omhänderta ett förarbevis kan dock naturligtvis bli aktuell endast om förarbeviset är utfärdat i fysisk form.

Övrigt

Kammarrätten i Jönköping lyfter frågan om det bör införas regler om interimistisk återkallelse. Även om det enligt regeringens mening finns goda skäl för en sådan lösning saknas beredningsunderlag för att införa sådana regler.

6.5 Krav på förare från annat EES-land än Sverige

Regeringens förslag: Den som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige ska få framföra en vattenskoter på svenskt territorium om han eller hon har fyllt 15 år och har ett förarbevis som ger behörighet att framföra vattenskoter utfärdat i det land som föraren är medborgare i. Om det inte uttryckligen framgår av det utländska förarbeviset att det ger innehavaren rätt att framföra vattenskoter, ska förarbeviset kompletteras med ett intyg från utfärdaren som styrker en sådan rätt.

Den som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige ska ha med sig förarbeviset, intyget och giltig identitetshandling ombord vid färd och ska vara skyldig att på begäran överlämna handlingarna till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. Om en sådan handling har utfärdats elektroniskt, är det tillräckligt att handlingen visas upp.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. Ingen annan remissinstans framför några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Behörighetskrav inom EU

Det finns ingen EU-rättslig reglering om behörighetskrav för framförande av vattenskoter. I avsnitt 4.4 redogörs för vilka krav som vissa länder i Sveriges närhet har för framförande av vattenskoter. I promemorian anges vidare att regleringen i fråga om vad som krävs för att få framföra vattenskoter skiljer sig mycket åt mellan medlemsländerna inom EU. Många länder har inga krav medan andra kräver att föraren ska ha ett allmänt båtkörkort för att få köra vattenskoter. Ett fåtal länder inom EU har krav på specifik kompetens för att köra vattenskoter.

Krav på utländska medborgare

Den föreslagna lagen gäller utan begränsning på det svenska territoriet. Det innebär att alla som befinner sig i Sverige omfattas av behörighetskraven, om inget annat föreskrivs. Det kan antas att en viss del av vattenskoteranvändningen sker vid uthyrning av vattenskotrar till turister från andra länder. Frågan är om det är rimligt att kräva att en utländsk förare som kommer till Sverige ska genomgå den utbildning som krävs för att få behörighet att framföra en vattenskotter.

Även om det inte finns några EU-gemensamma regler om framförande av vattenskotter, måste en nationell reglering uppfylla allmänna krav på icke-diskriminering av EU-medborgare och i övrigt vara proportionerlig i förhållande till de mål regleringen har. Reglerna får inte heller begränsa den fria rörligheten mer än nödvändigt. Hänsyn till dessa krav behöver dock tas enbart i förhållande till andra EES-länder. När det gäller förare från tredjeländer anser regeringen i likhet med promemorian att det saknas anledning att göra något undantag från de svenska behörighetskraven. Frågan är därmed i vilken omfattning medborgare från EES-länder ska omfattas av kraven.

En utgångspunkt är att, för att uppnå de säkerhetshöjande och miljöskyddande effekter som förslaget syftar till, utländska medborgare inte bör ges en rätt att framföra vattenskotter i Sverige utan någon form av utbildning. Det vore emellertid omotiverat begränsande att kräva att alla utländska besökare ska gå en svensk utbildning och skaffa ett svenskt förarbevis. Många av dem befinner sig inte så länge i Sverige att det ens är praktiskt möjligt att genomföra en utbildning. I promemorian föreslås därför att utländska förare som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige och som har ett förarbevis eller annan behörighetshandling som ger dem rätt att framföra vattenskotter i sitt hemland bör få framföra en vattenskotter i Sverige på samma sätt som den som har en svensk behörighet att framföra en vattenskotter. Ingen remissinstans har några synpunkter på detta förutom *Åklagarmyndigheten*, som tillstyrker förslaget.

Regeringen instämmer i att den EES-medborgare som faktiskt har något slag av bevis om att få framföra vattenskotter och som har utfärdats i sitt hemland bör få återropa detta i Sverige. Ett utländskt bevis torde i de flesta fall innebära att personen har godkänts vid kontroll, test, prov eller utbildning som medför att personen anses lämplig att framföra en vattenskotter, även om kraven naturligtvis inte kommer att vara desamma som i Sverige. Någon kontroll av att kompetensnivån är något så när likalydande bör inte krävas. Antalet utländska förare torde vara mycket litet, och en administrativ ordning för att jämföra olika länders utbildning blir oproportionerligt stor. Det bör dock krävas något slag av uttryckligt förarbevis eller motsvarande handling som är utfärdad för just den personen. Om det finns en allmän rätt att i det andra landet framföra vattenskotter på den grunden att landet inte har några behörighetskrav alls, bör detta inte medföra att personen har rätt att framföra en vattenskotter i Sverige.

En EES-medborgare bör ha rätt att använda sitt hemlands förarbevis, även om han eller hon bor eller vistas en längre tid i Sverige. Något annat skulle kunna utgöra en otillåten begränsning av den fria rörligheten.

Ålderskravet på minst 15 år för att framföra vattenskoter bör dock i likhet med förslaget i promemorian vara absolut och gälla även för utländska förare, såväl från tredjeländer som från övriga EES-länder, oavsett vilka ålderskrav som kan gälla i hemlandet. En medborgare från ett EES-land som utfärdar förarbevis för personer under 15 år får därmed inte utnyttja sin behörighet i Sverige.

Vid en polismans eller kustbevakningstjänstemans kontroll måste den utländska föraren på begäran kunna uppvisa en giltig identitetshandling och ett förarbevis och eventuell kompletterande dokumentation som styrker hans eller hennes rätt att framföra en vattenskoter i sitt hemland. Detta är nödvändigt för att det ska vara möjligt att kontrollera förarens behörighet. En sådan reglering kan inte anses utgöra ett hinder mot turismen eller den fria rörligheten inom EU.

7 Utbildningsverksamheten

7.1 Tillstånd ska krävas för att bedriva utbildning

Regeringens förslag: Utbildning för att få ett förarbevis ska få bedrivas endast efter tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillstånd ska få beviljas juridiska personer som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt har förutsättningar att bedriva en god utbildning.

Tillståndet ska få förenas med villkor.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås inte vilka generella villkor som ska uppfyllas för att få tillstånd och inte heller att ett tillstånd ska få förenas med villkor.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* tillstyrker förslaget. *Åklagarmyndigheten* tillstyrker att återkallelse av tillståndet ska kunna ske. *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* anser att det ska vara möjligt att olika aktörer genomför den praktiska respektive den teoretiska delen i utbildningen, att utbildningen måste ges av utbildade pedagoger som har tillräcklig kompetens och att den som ansöker om tillstånd då ska ge in det kursmaterial som är avsett att användas. *Nämnden för båtlivsutbildning*, *Svenska Båtunionen*, *Svenska Kryssarklubben*, *Svenska Seglarförbundet* och *Borstahusens Segelsällskap* efterfrågar en formaliserad roll för nämnden i utbildningssystemet. Även *Svenska Livräddningssällskapet* anser att det inte finns någon anledning att begränsa möjligheten för studieförbund och ideella organisationer att bedriva utbildning.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Friluftsfrämjandet*, *Förvaltningsrätten i Linköping*, *Havs- och vattenmyndigheten*, *Kalmar tingsrätt*, *Myndigheten*

för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Scouterna, Sjöfartsverket, Svenska kanotförbundet, Svenska roddförbundet och Åklagarmyndigheten tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Nämnden för båtlivsutbildning, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet anser att förslaget utesluter att utbildning ges av ideella föreningar och studieförbund. Sweboat avstyrker att ytterligare krav på utbildarna ska fastställas av regeringen eller myndighet och förespråkar att Nämnden för båtlivsutbildning får uppgiften att säkerställa kvaliteten hos utbildarna.

Skälen för regeringens förslag

Tillstånd ska krävas för att ge utbildning

I avsnitt 6.1 föreslås att det för förarbevis förutom föreskriven ålder krävs att föraren har genomgått föreskriven utbildning. Några andra krav för att få förarbevis föreslås inte. Ett förarbevis ska alltså utfärdas utan någon ytterligare prövning när behörighetsvillkoren är uppfyllda. Utbildningskravet är därmed centralt för att få förarbeviset. Det är alltså av stor vikt att den som ger utbildningen har tillräckliga och relevanta kunskaper på området och har de förutsättningar och resurser som krävs för att kunna bedriva utbildning på ett kvalitativt sätt som tillgodoser lagstiftningens syften. Bedrivandet av utbildningen måste kunna kontrolleras mot fastställda krav. Eleverna måste kunna veta att en utbildare har tillräcklig och rätt kompetens eftersom kravet på förarbevis ska vara obligatoriskt. En ordning med krav på tillstånd med möjligheter till kontroll och återkallelse som föreslås i promemorian är också enligt regeringens mening lämpligt. Därmed kan förutsättningarna för att kunna ge en god utbildning prövas på ett tydligt och rättssäkert sätt.

För att beviljas tillstånd bör det krävas att den juridiska personen med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt har förutsättningar att bedriva en god utbildning. Dessa allmänna krav bör som föreslås i den kompletterande promemorian anges i lag. Vilka konkreta krav som ska uppfyllas för att få tillstånd bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om. Ett sådant bemyndigande bör därför införas.

Endast juridiska personer ska kunna få tillstånd

Tillstånd bör enligt promemorian kunna ges endast till juridiska personer. Flera remissinstanser, framför allt båtförbunden, anser att det nuvarande systemet för utbildning för förarintyg för fritidsbåtar bör gälla vid utbildning för förarbevis för vattenskoter. I det systemet kan utbildning ges även av fysiska personer. Regeringen konstaterar därvid att förarintyget för fritidsbåt är frivilligt. Förarbevis för vattenskoter föreslås vara obligatoriskt, och utbildningsmomentet är i praktiken att jämföra med myndighetsutövning, vilket enligt 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen (RF) kräver stöd i lag om uppgiften ska överlämnas till enskild. Det är visserligen möjligt att överlåta en sådan uppgift även till en fysisk person, men oavsett till vem uppgiften överläts är det en fråga som måste övervägas noga. Regeringen instämmer i promemorians bedömning att det är rimligt att överlåta uppgiften endast till juridiska personer och att

bestämmelserna om tillstånd att bedriva utbildning bör framgå av den föreslagna lagen.

Med anledning av vad bland annat *Nämnden för båtlivsutbildning* och de olika båtförbunden anför ska det nämnas att en ideell förening mycket väl kan utgöra en juridisk person om föreningen uppfyller de krav på rättskapacitet som har fastställts av rättspraxis. Det är därför inte uteslutet att tillstånd att bedriva utbildning kan ges till exempelvis båtklubbar och studieförbund om dessa uppfyller de generella krav som föreslås i detta avsnitt och de krav som följer av de föreskrifter som får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det är dock inte aktuellt att göra avkall på de föreslagna kraven för att få ge utbildning, bland annat mot bakgrund av att utbildningsmomentet har bedömts utgöra myndighetsutövning och därför bör omgärdas av tillräckliga kvalitetskrav för att få tillstånd att ge utbildning.

Tillståndet bör slutligen kunna förenas med villkor.

Återkallelse av tillståndet

Tillståndet att bedriva utbildningsverksamhet bör kunna återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda eller om föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen inte följs. I promemorian föreslås att den utbildning som tillståndshavaren avser att bedriva därutöver ska godkännas för sig och att godkännandet av utbildningen därmed bör kunna återkallas. Regeringen finner inte tillräckliga skäl för att utbildningen ska godkännas särskilt i något formellt förfarande. Om bristerna inte är så allvarliga att tillståndet för hela verksamheten bör återkallas, kan mindre ingripande åtgärder vidtas inom ramen för det tillsynsförfarande som föreslås i avsnitt 7.2. Till exempel kan tillsynsmyndigheten besluta att förelägga utbildaren att tills vidare upphöra med utbildning till dess villkoren är uppfyllda.

Det bör slutligen vara möjligt att återkalla ett tillstånd eller ett godkännande om tillståndshavaren begär det.

7.2 Tillsyn

Regeringens förslag: Om tillsynsmyndigheten begär det, ska tillståndshavaren lämna tillträde till lokaler, områden och utrymmen som har anknytning till verksamheten, tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för att genomföra tillsynen och för att tillståndshavaren ska kunna fullgöra sina skyldigheter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* anser att det är viktigt med tillsyn över utbildningsanordnarna. Inga andra remissinstanser framför några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Även om utbildningsanordnarna har tillstånd behöver det säkerställas att deras kompetens bibehålls och att utbildningsinnehållet fortlöpande motsvarar kraven. Tillsyn bör alltså utövas över utbildarna. I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över utbildarna. Ingen remissinstans motsätter sig detta. Regeringen återkommer i förordning med utpekande av myndighet. Lagen bör på sedvanligt sätt upplysa om detta.

För att möjliggöra en effektiv tillsyn bör tillsynsmyndigheten ha rätt att ta del av handlingar och få tillträde till utbildningsanordnarens områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till verksamheten. Sedvanliga möjligheter för en tillsynsmyndighet i form av en möjlighet att besluta om förelägganden bör också finnas. Förutom att förelägganden kan beslutas vid brister hos utbildaren eller i utbildningen bör de också kunna användas om en utbildningsanordnare till exempel inte lämnar ut handlingar som behövs för att tillsynen ska kunna genomföras, eller inte medverkar i tillsynen på det sätt som behövs, t.ex. genom att förse tillsynsmyndigheten med behövliga uppgifter.

Det kan inte uteslutas att det behövs ytterligare bestämmelser för att tillsynen ska kunna genomföras effektivt. Det bör därför finnas en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

8 Förarbevisregister

8.1 Förarbevisregistrets syfte och innehåll

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett elektroniskt förarbevisregister. Myndigheten ska vara personuppgiftsansvarig för registret.

Personuppgifter ska få behandlas i registret bland annat om det är nödvändigt för att hantera anmälningar om genomförd utbildning, ärenden om utfärdande av förarbevis och återkallelse av förarbevis.

Regeringen ska få meddela föreskrifter om att den som har tillstånd att bedriva utbildning ska lämna uppgifter till den myndighet som ansvarar för registret.

I lagen ska det upplysas om att regeringen kan meddela föreskrifter om vilka uppgifter som registret ska innehålla och om gallring.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* tillstyrker att det inrättas ett förarbevisregister. *BRP Sverige AB* anser att Nämnden för båtlivsutbildning ska ansvara för registret. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget och framför att registret kan behöva innehålla uppgifter om förarens födelse-datum om en person inte har ett person- eller samordningsnummer.

Skälen för regeringens förslag

Behovet av ett förarbevisregister

Den myndighet som regeringen bestämmer kommer enligt förslagen i denna lagrådsremiss att hantera anmälningar om genomförd utbildning, ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis. För att det ska gå att effektivt kunna utfärda förarbevis efter genomgången utbildning behövs det ett register över förarbevisen. Ett register är även nödvändigt för att Polismyndigheten och Kustbevakningen ska kunna bedriva en effektiv kontrollverksamhet. Ett register över utfärdade förarbevis bör därför upprättas. Registret bör även innehålla uppgifter om återkallade förarbevis och om den utbildning som har genomgåts av föraren.

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska ansvara för förarbevisregistret och vara personuppgiftsansvarig. Ingen remissinstans motsätter sig detta. Det saknas därför skäl att frånga den bedömningen. Regeringen avser att reglera frågan i förordning.

Registrets syfte och innehåll

Syftet med förarbevisregistret bör vara att underlätta Transportstyrelsens ärendehandläggning och Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamhet med att kontrollera förarnas behörighet. Registret kan fylla ett visst syfte även i Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamhet för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller lagföra brott eller upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

De uppgifter som ska föras in i förarbevisregistret bör begränsas till de uppgifter som är nödvändiga för att myndigheterna ska kunna fullgöra de ovan nämnda uppgifterna. De uppgifter som bör komma i fråga för registrering är i huvudsak identitets- och kontaktuppgifter, uppgifter om den genomgångna utbildningen och uppgifter om förarbeviset – till exempel när det utfärdades och om det är återkallat. Vilka uppgifter som ska föras in i registret, liksom om gallring av uppgifterna, kan regeringen meddela föreskrifter om.

Det kan inte uteslutas att en stor del av förarna kommer att gå en utbildning under sommaren i direkt anslutning till att de också önskar köra vattenskoter. Det är därför nödvändigt med en lösning där förarbevisen utfärdas i princip automatiskt efter slutförd utbildning. För att möjliggöra detta bör utbildaren ha en skyldighet att rapportera till den registerförande myndigheten vilka personer som har genomgått utbildning med godkänt resultat. Det är dock inte lämpligt att reglera skyldigheten i lag, bland annat eftersom det behövs ytterligare överväganden om på vilket sätt och vid vilken tidpunkt en sådan rapportering ska ske. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör i stället få meddela föreskrifter om ett sådant krav.

8.2 Direktåtkomst till förarbevisregistret

Regeringens förslag: I den föreslagna lagen ska det upplysas om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om direktåtkomst.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Aklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *Polismyndigheten* tillstyrker förslaget men påpekar att direktåtkomsten bör begränsas till det ändamål som registret har.

Skälen för regeringens förslag

Direktåtkomst bör kunna medges

I promemorian föreslås att Polismyndigheten och Kustbevakningen ska få direktåtkomst till förarbevisregistret. Ingen remissinstans motsätter sig en sådan möjlighet. Regeringen delar bedömningen att det bör ges en möjlighet att medge direktåtkomst till förarbevisregistret för de aktörer som har sådant behov.

Ett möjliggörande av direktåtkomst till registret bedöms inte innebära ett sådant betydande intrång i enskildas personliga integritet som innebär övervakning eller kartläggning i den mening som avses i 2 kap. 6 § andra stycket RF. Direktåtkomst till registret kan därför som föreslås i promemorian regleras i förordning med stöd av 8 kap. 7 § RF. Som anges i promemorian bör i första hand Polismyndigheten och Kustbevakningen anses ha ett behov av direktåtkomst till registret för att möjliggöra effektiva kontroller av vattenskoterförarna. I promemorian föreslås inte att några andra aktörer ska få direktåtkomst. Om det senare skulle uppstå behov för andra aktörer än de kontrollerande myndigheterna att få direktåtkomst till registret, har regeringen möjlighet att reglera frågan efter nödvändig beredning.

Direktåtkomsten bör begränsas till de uppgifter som är nödvändiga för att avgöra om den kontrollerade personen har ett giltigt förarbevis. Det är inte nödvändigt att direktåtkomsten omfattar alla uppgifter som registreras. Regeringen kan i förordning närmare ange vilka uppgifter som ska omfattas av direktåtkomsten.

För att kontrollerna ska kunna utföras effektivt och ändamålsenligt bör direktåtkomsten konstrueras på så sätt att polismannen eller kustbevakningstjänstemannen inte aktivt behöver fråga om uppgifterna, utan de ska med hjälp av egen utrustning kunna ta fram, läsa och använda uppgifterna från förarbevisregistret.

Allmänt om direktåtkomst

Det finns ingen legaldefinition av begreppet direktåtkomst i svensk rätt. I förarbetena till vägtrafikdatalagen (se prop. 2018/19:33 s. 145 f.) utvecklas dock vad som avses med direktåtkomst. Där anges att den grundläggande innebörden av direktåtkomst anses vara att någon har direkt tillgång till någon annans register eller databaser och på egen hand kan söka efter information, dock utan att kunna påverka innehållet i registret eller databasen. I begreppet direktåtkomst ligger också att den som är personuppgiftsansvarig för registret eller databasen inte har någon kontroll över vilka uppgifter som mottagaren vid ett visst söktillfälle tar del av. Den myndighet som lämnar ut uppgifter genom direktåtkomst fattar alltså inte beslut om utlämnande av uppgifter i varje enskilt fall. I stället måste en förhandsprövning göras av allt utlämnande som kan komma att ske genom direktåtkomst, t.ex. i fråga om utlämnandets förenlighet med offentlighets-

och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL. Den faktiska begränsningen av direktåtkomsten görs med hjälp av olika tekniska lösningar beroende på hur omfattningen av direktåtkomsten har begränsats i det enskilda fallet. Begränsningar kan exempelvis göras genom olika behörighetsnivåer eller tillgång endast till vissa bestämda uppgifter, t.ex. uppgifter i en viss databas eller i vissa dokument.

Högsta förvaltningsdomstolen ansåg i rättsfallet HFD 2015 ref. 61 att gränsdragningen mellan vad som är direktåtkomst och annat utlämnande på medium för automatiserad behandling beror på om den aktuella upptagningen kan anses förvarad hos den mottagande myndigheten enligt numera 2 kap. 6 § tryckfrihetsförordningen, dvs. om den är tillgänglig för myndigheten med tekniskt hjälpmedel som myndigheten själv utnyttjar för överföring i sådan form att den kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas.

Generellt kan sägas att möjligheten till direktåtkomst ökar riskerna för intrång i den personliga integriteten, eftersom det typiskt sett innebär att uppgifter blir tillgängliga för fler personer och att den utlämnande myndighetens möjligheter att kontrollera användningen av uppgifterna minskar.

EU:s dataskyddsförordning

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här kallad EU:s dataskyddsförordning, saknar särskilda bestämmelser om elektroniskt utlämnande av personuppgifter. Som för all personuppgiftsbehandling krävs dock att utlämnandet av uppgifter genom direktåtkomst uppfyller kraven i artiklarna 5 och 6. Enligt artikel 5.1 a krävs exempelvis att behandlingen är laglig och korrekt i förhållande till den registrerade. För att säkerställa detta ska det för varje personuppgiftsbehandling göras en proportionalitetsbedömning, där behovet av den konkreta behandlingen ska vägas mot den registrerades intresse av personlig integritet. Enligt artikel 6.1 behövs det en rättslig grund för att personuppgifter ska få behandlas. Om utlämnandet innefattar känsliga personuppgifter eller uppgifter om lagöverträdelse, måste även kraven i artiklarna 9 och 10 vara uppfyllda. Vidare följer av artiklarna 24.1 och 32 att den personuppgiftsansvarige ska genomföra lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa att behandlingen utförs i enlighet med förordningen och att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs.

Behandlingen av personuppgifter i registret i övrigt

Några ytterligare bestämmelser om registret behövs inte. Behandlingen av personuppgifterna i registret ska ske i enlighet med EU:s dataskyddsförordning och den kompletterande svenska dataskyddslagstiftningen. De uppgifter som ska finnas i registret är huvudsakligen desamma som kommer att förekomma i ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis. Se den redogörelse för dataskyddsregleringen som framgår av avsnitt 13.

9 Straff

9.1 Olovligt förande av vattenskoter

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen framför en vattenskoter utan att vara berättigad till det ska dömas till böter för olovligt förande av vattenskoter.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att straffrihet ska gälla vid ringa fall av olovligt förande av en vattenskoter. I promemorian föreslås också att den som av oaktsamhet framför en vattenskoter utan behörighet ska dömas för brott.

Remissinstanserna: *Luleå tingsrätt* har inga invändningar mot förslaget. *Södertörns tingsrätt* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker att straffbestämmelser införs. Åklagarmyndigheten anser dessutom att det bör övervägas att införa ett särskilt straff vid t.ex. upprepade eller andra grova förseelser med fängelse i straffskalan. *Kustbevakningen*, *Svensk Försäkring* och *Svenska Sjörettsföreningen* ifrågasätter om straffrihet vid ringa fall behövs med tanke på brottsbalkens bestämmelser om nöd. *Svea hovrätt* anser att regleringen med centrala bestämmelser i både lag och förordning innebär att legalitetsprincipens krav inte kan anses uppfyllda. Ett stort antal remissinstanser påpekar att den föreslagna straffbestämmelsen om framförande av vattenskoter utan behörighet verkar ha blivit felformulerad.

Skälen för regeringens förslag

Behov av kriminalisering

Det är angeläget att behörighetskravet för att framföra vattenskoter följs. Ytterst syftar regleringen till att höja kunskapsnivån i fråga om gott sjömanskap bland vattenskoterförare i svenska farvatten för att på så sätt minska risken för olyckor. Att framföra en vattenskoter utan tillräcklig kunskap medför generellt sett en risk för påtaglig skada eller fara både för den som färdas på vattenskotern och för personer i omgivningen. Vattenskotrar har blivit allt vanligare och utgör dessutom en del av sjötrafiken med stora fartresurser, vilket förhöjer risken för olyckor med allvarliga följder.

Införandet av ett krav på förarbehörighet har alltså samma övergripande syfte som liknande reglering om behörigheter i landtrafiken, vilken är straffsanktionerad och fungerar väl. Det finns därför goda skäl att anta att en straffsanktion skulle utgöra ett effektivt medel mot det icke-önskvärda beteendet att framföra en vattenskoter utan behörighet. Andra former av sanktioner än straffsanktioner, t.ex. sanktioner riktade mot vattenskotern, för att på olika sätt begränsa användningen av den, är mot bakgrund av det förhållandevis låga straffvärdet inte lämpliga. De skulle inte heller ha någon egentlig verkan mot föraren i de fall det är fråga om en hyrd eller lånad vattenskoter.

Det finns sammanfattningsvis goda skäl som talar för en kriminalisering av olovligt framförande av vattenskoter. Polismyndigheten och Kustbevakningen utför dessutom redan i dag, inom ramen för befintlig verksam-

het, kontroll av den svenska sjötrafiken. Att därtill lägga en kontroll av vattenskoterverksamheten i de avseenden som nu är aktuella kan inte innebära ett utökad resursbehov av sådan omfattning att det skulle tala mot en kriminalisering.

Straffbestämmelsens utformning

När det gäller straffbestämmelsens utformning kan bestämmelsen om olovlig körning i 3 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kunna användas som förebild. Det är viktigt att det är den som framför en vattenskoter utan behörighet som träffas av bestämmelsen. Behörighetskraven innebär att personen i fråga ska ha fyllt 15 år och genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Det kommer även att finnas vissa övergångsbestämmelser som kan påverka en persons behörighet och därmed det straffbara området. I likhet med vad som gäller för olovlig körning bör det för straffbarhet krävas att föraren har uppsåt i fråga om sin bristande behörighet. Det framstår vidare som lämpligt att straffskalan för olovligt förande av vattenskoter följer den som gäller för olovlig körning. Den som döms för olovligt förande av vattenskoter ska därför kunna dömas till böter. Straffbestämmelsen bör införas i lag.

Åklagarmyndigheten framför att det bör övervägas om ett grovt brott med fängelse i straffskalan bl.a. för de fall då körningen sker vanemässigt ska införas. Regeringen anser att det förvisso kan finnas ett behov av en sådan reglering men konstaterar att det inte finns något underlag att införa en sådan bestämmelse i detta lagstiftningsärende.

I promemorian föreslås att det vid ringa fall av olovligt förande av vattenskoter inte ska dömas till ansvar. Regeringen instämmer i promemorians bedömning om att det kan uppkomma situationer som innebär att en vattenskoter kan behöva framföras av någon som inte har behörighet utan att det framstår som klandervärt, t.ex. om föraren av vattenskotern blir sjuk, drabbas av ett olycksfall eller liknande. I en sådan situation kan vattenskotern av sjösäkerhetsskäl eller andra ordningsskäl omedelbart behöva flyttas. Den som i ett sådant fall flyttar vattenskotern bör inte straffas även om han eller hon inte har något förarbevis. Dessa situationer omfattas dock enligt regeringens uppfattning, precis som bl.a. *Kustbevakningen* framför, av de allmänna ansvarsfrihetsgrunderna i 24 kap. brottsbalken, i synnerhet bestämmelsen om nöd i 24 kap. 4 § brottsbalken. Någon särskild bestämmelse om ansvarsfrihet i ringa fall behövs därmed inte.

9.2 Tillåtande av olovligt förande av vattenskoter

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter någon att framföra en vattenskoter utan att vara berättigad till det ska dömas till böter.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag är utformat så att det är straffbelagt att vid uthyrning eller utlåning lämna ut en vattenskoter till någon som inte kan visa att han eller hon är behörig till det.

Remissinstanserna: *Luleå tingsrätt* har inga invändningar mot förslaget. *Södertörns tingsrätt* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker att straffbestämmelser införs men anser att det snarare är tillåtande till olovligt framförande av vattenskoter som bör vara straffbelagt, inte att den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter lämnar ut vattenskotern till en obehörig förare. *Svea hovrätt* anser därutöver att den föreslagna regleringen med centrala bestämmelser i både lag och förordning innebär att legalitetsprincipens krav inte kan anses uppfyllda.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Friluftsförbundet*, *Förvaltningsrätten i Linköping*, *Havs- och vattenmyndigheten*, *Kalmar tingsrätt*, *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*, *Naturvårdsverket*, *Polismyndigheten*, *Scouterna*, *Sjöfartsverket*, *Svea hovrätt*, *Svenska Kanotförbundet*, *Svenska Roddförbundet*, *Sweboat* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Behov av kriminalisering

För att den föreslagna regleringen med krav på förarbevis för att framföra vattenskoter ska bli tillräckligt effektiv krävs att även den som medverkar till olovligt förande av en vattenskoter ska kunna straffas. En sådan straffbestämmelse föreslås också i promemorian.

Straffbestämmelsens utformning

I promemorian föreslås att det ska vara straffbelagt att vid uthyrning eller utlåning lämna ut en vattenskoter till någon som inte kan visa att han eller hon är behörig till det. Ett stort antal remissinstanser, bl.a. *Åklagarmyndigheten* och *Svea hovrätt*, har synpunkter på hur författningsförslaget är utformat i promemorian och framför att det är tillåtande till olovligt förande av vattenskoter som bör vara straffbelagt.

Regeringen instämmer i dessa synpunkter. Brottbeskrivningen bör så långt möjligt likna straffbestämmelserna om tillåtande av olovlig körning i 3 § tredje stycket lagen om straff för vissa trafikbrott. På så sätt tydliggörs det straffbara området.

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet tillåter någon utan behörighet att föra en vattenskoter bör dömas för tillåtande av olovligt förande av vattenskoter. Straffbestämmelsen bör omfatta varje person som tillåter någon annan att framföra en vattenskoter utan att förvissa sig om att denne är berättigad till det. Det innebär att t.ex. en vårdnadshavare, en försäljare, en uthyrare, en arbetsgivare eller den som privat lånar ut sin vattenskoter ska kunna dömas för brott om denne tillåter någon att föra en vattenskoter trots att personen i fråga inte har rätt att göra det.

Som föreslås i promemorian bör straff utdömas vid såväl uppsåtliga som oaktsamma gärningar. Aktsamhetskravet bör, i likhet med vad som gäller för tillåtande av olovlig körning, ställas högt. Det bör i det avseendet krävas att den som t.ex. hyr ut en vattenskoter kontrollerar att hyrestagaren har förarbevis med behörighet att framföra vattenskoter. Uthyraren bör i en sådan situation begära att hyrestagaren visar upp sitt förarbevis

tillsammans med en giltig identitetshandling innan uthyrning sker och dokumentera detta på något sätt för att inte riskera att dömas för brott.

Även när det gäller tillåtande av olovligt förande av vattenskoter kan det, som redovisas i avsnitt 9.1, uppkomma situationer som innebär att en vattenskoter kan behöva framföras av någon som inte har behörighet utan att det framstår som klandervärt. Dessa situationer torde omfattas av de allmänna ansvarsfrihetsgrunderna i 24 kap. brottsbalken, i synnerhet bestämmelsen om nöd i 24 kap. 4 §.

När det gäller straffskalan för tillåtande av olovligt förande av vattenskoter framstår det som lämpligt att den följer den straffskala som gäller för tillåtande av olovlig körning. Den som döms för tillåtande av olovligt förande av vattenskoter bör därför kunna dömas till böter.

9.3 Krav på att medföra vissa handlingar

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kraven att medföra förarbevis, utländskt förarbevis, utbildningsintyg, intyg om utländskt förarbevis eller identitetshandling ombord vid färd ska dömas till penningböter. Detsamma ska gälla för den som inte på begäran visar upp handlingarna för eller lämnar över handlingarna till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman vid en kontroll.

Om förarens identitet genast har kunnat fastställas ska det inte dömas till ansvar i fråga om identitetshandlingen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Luleå tingsrätt* har inga invändningar mot förslaget. *Södertörns tingsrätt* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker att straffbestämmelser införs. *Kustbevakningen* ifrågasätter behovet att straffbelägga skyldigheten att medföra förarbeviset ombord. *Svea hovrätt* saknar överväganden om brottskonkurrens. 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. Hovrätten anser därutöver att den föreslagna regleringen med centrala bestämmelser i både lag och förordning innebär att legalitetsprincipens krav inte kan anses uppfyllda. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* är tveksam till om en förare som inte har med sitt förarbevis ska kunna straffas om en kontroll genast visar att föraren har behörighet.

Skälen för regeringens förslag

Behov av kriminalisering

I 3 kap. 15 § och 9 kap. 2 § körkortslagen föreskrivs att den som kör ett fordon som omfattas av lagen utan att ha med sig sitt körkort eller vissa andra motsvarande handlingar kan dömas till penningböter. Motivet för denna reglering är att en kontroll av förarbehörigheten ska kunna ske på ett effektivt sätt. Motsvarande skäl gör sig gällande i fråga om förarbehörighet beträffande vattenskoter.

Straffbestämmelsens utformning

En förare av en vattenskoter ska vara skyldig att medföra förarbevis eller, i förekommande fall, utbildningsintyg och identitetshandling ombord (se avsnitt 6.3). Den förare som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige ska medföra det utländska förarbeviset och en identitetshandling ombord. För det fall det inte framgår av förarbeviset att det omfattar behörighet att föra vattenskoter ska ett intyg från utfärdaren som bekräftar det också medföras ombord. Underlåtenheten att medföra nämnda handlingar bör, i likhet med vad som gäller i fråga om körkort, vara förenat med ett straff. Dessa förseelser är av ordningskaraktär och bör därför kunna föranleda penningböter. Straffbestämmelsen bör införas i den nya lagen om förarbevis för vattenskoter.

Något straff för att föraren inte har med sig giltig identitetshandling bör dock inte påföras om förarens identitet omedelbart kan fastställas på annat sätt t.ex. om personen i fråga är känd av polisen sedan tidigare. En motsvarande reglering finns i 9 kap. 2 § körkortslagen. När det gäller frågor om konkurrens mellan flera överträdelse hänvisas till författningskommentaren.

Ett flertal remissinstanser, bl.a. *Svea hovrätt*, påpekar att om förarbeviset utfärdas digitalt och ska uppvisas i t.ex. en applikation i mobiltelefonen kan problem med uppkopplingen uppstå för föraren. Enligt regeringens uppfattning är det den behöriga myndighetens ansvar att tillhandahålla en teknisk lösning som möjliggör att ett elektroniskt förarbevis kan visas upp även om uppkopplingen brister.

9.4 Krav på att överlämna ett ogiltigt förarbevis

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet på att överlämna ett ogiltigt förarbevis till behörig myndighet ska dömas till penningböter.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Friluftsförbundet, Förvaltningsrätten i Linköping, Havs- och vattenmyndigheten, Kalmar tingsrätt, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Scouterna, Sjöfartsverket, Svea hovrätt, Svenska Kanotförbundet, Svenska Roddförbundet, Sweboat och Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. *Kustbevakningen* avstyrker förslaget eftersom förarbeviset ska utfärdas elektroniskt.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 6.4 föreslås att ett ogiltigt förarbevis ska överlämnas till den myndighet som regeringen bestämmer. För att ett sådant krav ska bli effektivt krävs att den som inte fullgör skyldigheten kan bli lagförd. I den kompletterande promemorian föreslås därför att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet på att överlämna ett ogiltigt förarbevis till behörig myndighet ska dömas till penningböter. Regeringen delar promemorians bedömning. En liknande straffsanktion finns också i 9 kap. 3 § körkortslagen. I likhet med

straffbestämmelsen i körkortslagen bör överträdelsen förenas med penningböter.

10 Kontrollverksamhet

10.1 Kontroll av en vattenskoterförarens behörighet

Regeringens förslag: En kustbevakningstjänsteman ska ha rätt att stoppa en vattenskoter för kontroll av att föraren innehar behörighet att framföra den. Befogenheten för Kustbevakningen ska gälla inom det geografiska verksamhetsområde som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen.

En polisman eller en kustbevakningstjänsteman ska vid kontroll få medge att en vattenskoter förs till närmste lämpliga upptagningsplats, trots att föraren inte har rätt att framföra vattenskotern. Ett medgivande får bara lämnas om det kan ske utan att det uppstår någon risk för sjösäkerheten.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller inte någon möjlighet för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman att vid kontroll medge att vattenskotern förs till närmste lämpliga upptagningsplats och inte heller någon möjlighet att omhänderta ett förarbevis om behörigheten har återkallats.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *Svea hovrätt* anser att det är problematiskt att övervakning av efterlevnaden inte kan ske inom vattenområden som ligger utanför Kustbevakningens eller sjöpolisens ansvarsområde. Även *Borstahusens Segelsällskap* anser att Kustbevakningens befogenhet att stoppa och kontrollera vattenskotrar bör gälla på hela det svenska sjöterritoriet. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anser att det är viktigt att det finns tillräckligt med resurser för övervakning och tillsyn. *Kustbevakningen* efterfrågar befogenheter vid kontroll att tillåta en förare utan förarbevis att köra vattenskotern till land. *Polismyndigheten* anser att det bör övervägas att införa en rätt till förverkande av vattenskotern och att det bör införas en möjlighet att föra register över vattenskotrar i syfte att förenkla och effektivisera arbetet inom främst utredning och lagföring.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I den kompletterande promemorian föreslås inte något villkor för medgivandet.

Remissinstanserna: *Friluftsfrämjandet*, *Förvaltningsrätten i Linköping*, *Havs- och vattenmyndigheten*, *Kalmar tingsrätt*, *Kustbevakningen*, *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*, *Naturvårdsverket*, *Polismyndigheten*, *Scouterna*, *Sjöfartsverket*, *Svenska Kanotförbundet*, *Svenska Roddförbundet*, *Sweboat* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. *Åklagarmyndigheten* anser dock att det bör övervägas om möjligheten att tillåta att en vattenskoter förs till närmste lämpliga upptagningsplats bör

kompletteras med vilka förutsättningar som måste vara för handen för att ett medgivande ska kunna eller inte kunna lämnas.

Skälen för regeringens förslag

Allmänna utgångspunkter

För att de föreslagna behörighetskraven ska få genomslag krävs det att kontroll av en vattenskoterförarens behörighet kan genomföras på ett effektivt sätt. En sådan kontroll bör kunna ske genom s.k. stickprovs- eller rutinkontroller, eftersom det svårigen kan bedömas om en förare saknar behörighet enbart genom att på avstånd betrakta framförandet av vattenskotern. För att få göra en kontroll av en vattenskoterförare bör det alltså inte krävas att det finns någon misstanke om brott eller att föraren i övrigt stör den allmänna ordningen. Även en vattenskoterförare som framför vattenskotern på ett säkert och hänsynstagande sätt ska kunna kontrolleras. Om kontrollerna ska göras till sjöss, är det en förutsättning att den person som ska utföra kontrollen har rätt att stoppa vattenskotern.

Det är Polismyndigheten och Kustbevakningen som är de myndigheter som har materiella och personella resurser för att kunna genomföra kontroller av vattenskoterförare till sjöss. Båda myndigheterna har dessutom redan i dag uppgifter som rör sjötrafiken. Det är alltså inte aktuellt att någon annan myndighet ska kunna utföra kontrollerna.

Stoppningsrätt utan misstanke om brott

En polisman får enligt 22 § 4 polislagen stoppa fordon eller annat transportmedel om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare eller fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet. I avsnitt 6.3 och 6.5 föreslås att en vattenskoterförare ska vara skyldig att medföra ett giltigt förarbevis och en giltig identitetshandling ombord samt att vid kontroll visa upp eller lämna över handlingarna till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. Därmed kan 22 § 4 polislagen tillämpas och en polisman kan alltså stoppa en vattenskoter för en rutinkontroll utan att det behöver finnas någon misstanke om att föraren inte har behörighet.

Någon motsvarande möjlighet för en kustbevakningstjänsteman att stoppa en vattenskoter utan misstanke om brott finns däremot inte. Bestämmelserna om stoppningsrätt i 3 kap. 16 § kustbevakningslagen (2019:32) gäller endast i Kustbevakningens brottsbekämpande verksamhet och kan inte tillämpas vid kontroller som sker utan misstanke om brott. Kustbevakningslagen innehåller i 6 kap. allmänna bestämmelser om tillsyns- och kontrollverksamhet som alltså är tillämpliga vid den föreslagna kontrollen. Enligt 6 kap. 1 § kustbevakningslagen får Kustbevakningen preja, borda och föra ett fartyg i hamn om det behövs för en kontroll. Dessa åtgärder är tillämpliga utan någon ytterligare reglering vid de kontroller som ska ske enligt den nu föreslagna lagen. Åtgärderna framstår emellertid som alltför ingripande vid en rutinkontroll av en vattenskoterförare och bör inte heller vara möjliga vid sådana kontroller. Det framstår som mer lämpligt att i den föreslagna lagen införa en rätt för en kustbevakningstjänsteman att stoppa en vattenskoter för kontroll av att föraren innehar behörighet att framföra vattenskotern. En bestämmelse om

att rätten till prejning m.m. enligt 6 kap. 1 § kustbevakningslagen inte ska gälla vid sådana kontroller bör därför införas.

Vålds användning m.m.

Av 10 § 5 polislagen framgår att en polisman har rätt att använda våld för att vidta en tjänsteåtgärd om ett fordon eller annat transportmedel ska stoppas. Polismyndigheten har med stöd av 20 § polisförordningen (2014:1104) meddelat föreskrifter om vilka hjälpmedel som får användas när ett fordon eller annat transportmedel ska stoppas enligt 10 § 5 polislagen (PMFS 2016:10). Även Kustbevakningen har en motsvarande rätt att använda våld vid stoppande av fartyg i myndighetens kontrollverksamhet enligt 6 kap. 2 § och 2 kap. 4 § 5 kustbevakningslagen och 14 § 4 kustbevakningsförordningen (2019:83).

Om en förare vid en kontroll skulle vägra att identifiera sig, kan 23 kap. 8 § rättegångsbalken tillämpas, dvs. att personen i fråga kan tas med till förhör. Paragrafen gäller både polisen och Kustbevakningen (se 3 kap. 5 § kustbevakningslagen).

Var ska kontrollerna göras?

Skyldigheten att ha förarbevis vid framförande av en vattenskoter föreslås gälla på hela det svenska sjöterritoriet. Polismyndighetens verksamhet omfattar, om inget annat särskilt anges, hela det svenska territoriet i vilket det svenska sjöterritoriet ingår. Polismyndigheten kommer alltså att kunna utföra kontroller i alla de områden där den föreslagna regleringen ska gälla. När det gäller möjligheten att utföra kontroller till sjöss är dock Polismyndighetens närvaro begränsad på så sätt att den särskilda sjöpolisavdelningen som finns inom myndigheten endast har verksamhet i vissa vattenområden.

Kustbevakningens uppdrag däremot omfattar normalt inte hela det svenska sjöterritoriet enligt 1 kap. 4 § kustbevakningslagen och 19 § förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen. Inom vattenområden på land gäller kustbevakningslagen endast Vänern och Mälaren samt Trollhätte kanal och Södertälje kanal och övrigt vattenområde som förbinder Vänern med Västerhavet och Mälaren med Östersjön, och viss angivna sträckor på Torneälven, Kalixälven, Luleälven, Piteälven, Skellefteälven, Umeälven, Ångermanälven, Indalsälven, Ljungan, Gävleån och Dalälven. Det finns en möjlighet att enligt 1 kap. 6 § kustbevakningslagen utöka det geografiska verksamhetsområdet för bl.a. Kustbevakningens kontrollerande verksamhet. Detta är dock inte aktuellt i förevarande ärende. Avgränsningen av det geografiska området för Kustbevakningens kontroller bör framgå av den föreslagna lagen.

Vattenskotern ska vid kontroll få föras till land

Kustbevakningen tar upp det problem som kan uppstå om det vid en kontroll skulle visa sig att föraren inte är behörig, och att den kontrollerande Kustbevaknings- eller polisenheten samtidigt får ett larm eller behöver utföra någon annan viktig uppgift. Eftersom föraren inte är behörig, kan den kontrollerande myndigheten behöva transportera såväl vattenskoteföraren som vattenskotern till land, vilket kan uppehålla en

båtpatrull under lång tid. Detta är inte alltid lämpligt för att den kontrollerande myndigheten ska kunna utföra sitt övriga arbete på ett effektivt sätt. Det bör därför, som Kustbevakningen efterfrågar, införas en rätt för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman att medge att vattenskotern efter en kontroll förs till land av föraren. En grundläggande förutsättning för att något sådant medgivande över huvud taget ska kunna lämnas måste vara att det inte finns någon sjötrafikfara i det enskilda fallet. Motsvarande eller liknande möjligheter finns till exempel i 5 kap. 7 § körkortslagen, 18 c § lagen (2004:629) om trängselskatt, 16 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller 11 b § andra stycket lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

När det gäller en kontroll av en vattenskoterförare enligt den nya lagen om förarbevis för vattenskotter är det i huvudsak följande situationer som kan tänkas uppstå.

- Den kontrollerande myndigheten konstaterar att föraren inte har rätt att framföra vattenskotern (t.ex. om föraren inte har fyllt 15 år, om föraren inte har genomgått den utbildning som krävs för att få ett förarbevis eller om föraren av misstag tror sig omfattas av undantag från kravet på förarbevis).
- Den kontrollerande myndigheten konstaterar att föraren har ett förarbevis men att han eller hon nu har begått ett brott som kan tänkas leda till att förarbeviset återkallas (t.ex. sjöfylleri eller vårdslöshet i sjötrafik).
- Den kontrollerande myndigheten konstaterar att förarens förarbevis har återkallats och omhändertar förarbeviset.

I den situation som beskrivs i den andra strecksatsen har föraren alltså rätt att föra vattenskotern, även om det finns en risk att förarbeviset i ett senare skede kommer att återkallas. Föraren kan alltså föra vattenskotern till land utan något särskilt medgivande.

I de situationer som beskrivs i första och tredje strecksatserna har föraren däremot inte någon laglig rätt att föra vattenskotern, varför det krävs ett medgivande för att föraren ska få föra vattenskotern till land. Som anförs ovan bör det vara en förutsättning för att ett sådant medgivande ska kunna lämnas att det inte finns någon fara för sjötrafiken i det enskilda fallet. Ett sådant medgivande bör vidare kunna bli aktuellt endast om det är fråga om att föra vattenskotern en kortare sträcka till närmaste lämpliga upptagningsplats. Det ska alltså vara fråga om att föra vattenskotern till den upptagningsplats som geografiskt sett ligger närmast kontrollplatsen och som är lämplig för att ta upp vattenskotern på land. Därefter får föraren se till att vattenskotern hämtas landvägen eller att en förare med behörighet kör hem vattenskotern. Föraren får alltså inte köra vattenskotern till vilken upptagningsplats som helst eller köra hem vattenskotern, såvida inte detta verkligen är den närmaste lämpliga upptagningsplatsen. Dessutom måste det, för att ett medgivande ska bli aktuellt, krävas att föraren är i skick att föra vattenskotern. Det kan aldrig godtas att en berusad eller i övrigt medtagen förare för vattenskotern till land. Det bör som utgångspunkt inte heller vara aktuellt att låta en person under 15 år föra vattenskotern till land, eftersom en sådan person aldrig har rätt att framföra en vattenskotter (förutom vid fall av dispens för tävlingsverksamhet enligt förordningen om vattenskotter). I enlighet med vad Åklagarmyndigheten efterfrågar bör det i lagen anges att en förutsättning för att ett sådant medgivande ska få

lämnas krävas att det kan ske utan någon menlig påverkan på sjösäkerheten. I övrigt får det lämnas till den kontrollerande myndigheten att ta ställning till om medgivande bör lämnas.

Övrigt

Polismyndigheten anser att det bör övervägas att införa en rätt till förverkande av vattenskotern. Enligt *Polismyndigheten* kan det uppstå situationer av vanemässigt framförande, där straff inte kommer att vara en tillräcklig åtgärd. Förverkande bör enligt myndigheten även kunna komma i fråga beträffande en utlånad eller hyrd vattenskoter. Vid återkommande utlån av såväl privata som kommersiella ägares vattenskotrar till personer som saknar behörighet eller framför vattenskotern på ett vårdslöst sätt är det därför lämpligt med sanktioner som riktas mot vattenskotern i syfte att begränsa användandet av den. Detta skulle enligt myndigheten ge en möjlighet att begränsa den faktiska användningen av vattenskotrar i situationer när övriga åtgärder visar sig vara otillräckliga. Regeringen konstaterar att förverkande av en vattenskoter är en mycket ingripande åtgärd mot den enskilde, särskilt med beaktande av kostnaden för en vattenskoter. Likväl kan det inte uteslutas att en reglering om förverkande kan behövas i fråga om vattenskotrar. I avsaknad av beredningsunderlag kan en sådan reglering inte införas i förevarande lagstiftningsärende.

Polismyndighetens framför vidare ett önskemål om att införa ett register över vattenskotrar. Enligt regeringens mening kan emellertid frågan inte beröras i lagstiftningsärendet.

10.2 Brottsbekämpande verksamhet

Regeringens förslag: Brott mot den föreslagna regleringen ska omfattas av Kustbevakningens direkta brottsbekämpning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. I övrigt framför inga remissinstanser några särskilda synpunkter. I sitt svar på den kompletterande promemorian föreslår *Kustbevakningen* att den föreslagna straffbestämmelsen för underlåtelse att överlämna ett ogiltigt förarbevis till ansvarig myndighet ska undantas från Kustbevakningens direkta brottsbekämpande verksamhet.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 9 föreslås att vissa överträdelser ska straffsanktioneras. För att reformen om krav på förarbevis för vattenskoter ska få fullt genomslag krävs en effektiv brottsbekämpning som omfattar samtliga föreslagna brottstyper. Något undantag för något av brotten när det gäller omfattningen av Kustbevakningens direkta brottsbekämpning bör därför inte göras. En hänvisning till den föreslagna lagen om förarbevis för vattenskoter bör därmed läggas till i 3 kap. 2 § kustbevakningslagen.

Att *Polismyndigheten* ska bekämpa brott enligt den föreslagna lagen följer av 2 § polislagen.

11 Överklagande

Regeringens förslag: Beslut om tillstånd att bedriva utbildning, återkallelse av sådant tillstånd, utfärdande av förarbevis och återkallelse av förarbevis ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma ska gälla beslut om förelägganden inom ramen för tillsynsverksamheten.

Ett beslut som rör en fysisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om klaganden inte är folkbokförd i Sverige, inom vars domkrets klaganden vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

De beslut som rör fysiska personer utan folkbokföring eller vistelseort i Sverige eller juridiska personer utan ledning i Sverige ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian finns inga särskilda forumbestämmelser vid överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *Förvaltningsrätten i Linköping* anser att det för en mer enhetlig och lättare tillämplig regering bör införas en forumregel lik den i körkortslagen.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Friluftsfrämjandet*, *Förvaltningsrätten i Linköping*, *Havs- och vattenmyndigheten*, *Kalmar tingsrätt*, *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*, *Naturvårdsverket*, *Polismyndigheten*, *Scouterna*, *Sjöfartsverket*, *Svenska Kanotförbundet*, *Svenska Roddförbundet*, *Sweboat* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Vilka beslut ska få överklagas?

Den föreslagna lagen kommer att innebära att det kommer att fattas förvaltningsrättsliga beslut som behöver kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. De beslut som bör vara möjliga att överklaga är beslut som rör utfärdande av eller vägran att utfärda förarbevis, återkallelse av ett förarbevis och bestämmande av spärrtid, tillstånd att bedriva utbildning och förenande med villkor, återkallelse av ett sådant tillstånd och tillsynsförelägganden.

Eftersom en utbildares bedömning av om en elev har genomgått utbildningen med godkänt resultat är i princip helt avgörande för om ett förarbevis ska utfärdas (se avsnitt 6.1), skulle man kunna tänka sig att en utbildares ”bedömning” av en elevs resultat skulle få överklagas. En sådan ordning skulle dock kräva införandet av en reglering med krav på

utbildarna att meddela särskilt uppsatta beslut som till exempel ska motiveras. Detta skulle bli en alltför omfattande ordning. Som en jämförelse kan nämnas att inte heller kunskapsprov i syfte att få förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling får överklagas. För att få ett sådant förarbevis krävs uppnådd föreskriven ålder och godkänt kunskapsprov, dvs. i princip samma krav som föreslås gälla för att få förarbevis för vattenskoter.

Slutligen bör det krävas prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Forum i allmän förvaltningsdomstol

I promemorian föreslås inte någon särskild forumregel för de beslut som ska kunna överklagas. Det innebär att överklagande enligt huvudregeln i 14 § lagen (1971:28) om allmänna förvaltningsdomstolar enligt förslaget ska ske till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet har fattats. Vilken förvaltningsrätt som ska pröva ett överklagande blir med den i promemorian föreslagna regleringen beroende av hur Transportstyrelsen väljer att organisera sin verksamhet. *Förvaltningsrätten i Linköping* föreslår att samma forumregler som vid överklagande av beslut enligt körkortslagen bör gälla vid överklagande enligt den nu föreslagna lagen, dvs. att överklagande av vissa angivna beslut sker hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om klaganden inte är folkbokförd i Sverige, inom vars domkrets som klaganden vistas, och att övriga beslut överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades. Regeringen instämmer i förvaltningsrättens bedömning. Det är lämpligare med en sådan forumregel som finns i t.ex. körkortslagen för beslut som rör fysiska personer. På så sätt kommer målen att kunna handläggas i den enskildes närhet och måltillströmningen kan spridas på fler förvaltningsrätter.

En del av de beslut som fattas med stöd av den föreslagna lagen kommer dock att beröra juridiska personer, vilket inte regleras särskilt i körkortslagen. I dessa fall bör i stället, i likhet med vad som gäller för beslut som rör juridiska personer enligt t.ex. yrkestrafiklagen (2012:210) och lagen (1998:492) om biluthyrning, gälla att överklagande ska ske till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. På så sätt blir regleringen vad gäller forum vid överklaganden till förvaltningsrätt på trafikområdet mer enhetlig. Målen kommer då att fördelas jämnt mellan förvaltningsrätterna. Dessutom kommer målen normalt sett att handläggas av den förvaltningsrätt som geografiskt sett är närmast klaganden. De beslut som rör fysiska personer utan folkbokföring eller vistelseort i Sverige och juridiska personer utan ledning i Sverige bör överklagas enligt huvudregeln i 14 § lagen om allmänna förvaltningsdomstolar, dvs. till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet prövades (se prop. 2009/10:20 s. 58 f.).

12 Avgifter

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsens uppgifter som rör utfärdande av förarbevis, prövning av tillstånd att bedriva utbildning och tillsyn bör finansieras genom avgifter som tas ut av enskilda, i enlighet med huvudprincipen för Transportstyrelsens finansiering (se prop. 2010/11:30). Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter.

Utgångspunkten är att full kostnadstäckning ska uppnås med avgifterna. Vissa undantag från principen om full kostnadstäckning har dock i vissa fall medgetts t.ex. inom sådana verksamhetsområden där den verkliga kostnaden skulle innebära en alltför hög kostnad för det fåtal tillsynsobjekt som skulle bli tvungna att betala. Det bör därför finnas en möjlighet att ta ut avgifter som inte fullt ut täcker de faktiska kostnaderna. Detta kan anges i förordning med stöd av det föreslagna bemyndigandet.

13 Personuppgiftsbehandling

13.1 Ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis

Regeringens bedömning: Det finns rättslig grund för den behandling av personuppgifter som kommer att ske i ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Integritetsskyddsmyndigheten* har inga invändningar mot förslagen och ser positivt på att promemorian uppmärksammar och resonerar kring integritetsperspektivet.

Skälen för regeringens bedömning: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här kallad EU:s dataskyddsförordning, utgör från och med den 25 maj 2018 grunden för generell personuppgiftsbehandling inom EU. EU:s dataskyddsförordning är direkt tillämplig i varje medlemsstat. Förordningen kompletteras av lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning (dataskyddslagen) och förordningen (2018:219) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

EU:s dataskyddsförordning utgår från att varje behandling av personuppgifter måste ha en rättslig grund. För att behandlingen ska vara laglig måste något av de villkor som anges i artikel 6.1 vara uppfyllt. När det gäller statliga och kommunala myndigheters behandling av personuppgifter uppfylls i regel de villkor som anges artikel 6.1 c och e, dvs. att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse eller nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning.

Den personuppgiftsbehandling som kommer att ske när Transportstyrelsen bearbetar en ansökan om förarbevis, lägger in och bevarar personuppgifter i förarbevisregistret eller prövar om förarbeviset ska återkallas är nödvändig för att myndigheten ska kunna fullgöra de förpliktelser som påförs myndigheten genom förslagen i denna lagrådsremiss. Behandlingen får därför, i enlighet med 2 kap. 1 och 2 §§ dataskyddslagen, ske med stöd av såväl artikel 6.1 c som artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning.

De personuppgifter som kommer att behandlas vid denna handläggning kommer i huvudsak att vara:

- namn,
- personnummer eller samordningsnummer och eventuellt uppgift om födelsedatum,
- kontaktuppgifter,
- uppgifter om den utbildning som personen har genomgått för att få förarbevis,
- uppgift om att en person har förarbevis för vattenskoter och om det är återkallat,
- uppgift om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i belastningsregistret och som rör sådana brott som kan leda till återkallelse, och
- uppgift om betalning av avgifter.

Enligt 3 kap. 10 § dataskyddslagen får personnummer och samordningsnummer behandlas utan samtycke endast när det är klart motiverat med hänsyn till ändamålet med behandlingen, vikten av en säker identifiering eller något annat beaktansvärt skäl. Ett giltigt förarbevis eller i vissa fall ett intyg på genomgången utbildning med godkänt resultat ska enligt förslaget i denna lagrådsremiss vara en förutsättning för att få framföra en vattenskoter. För att en kontroll av om en förare har behörighet att framföra vattenskotern ska kunna ske av Polismyndigheten eller Kustbevakningen krävs att de förare som innehar ett förarbevis kan identifieras på ett tillförlitligt och säkert sätt. Användande av person- eller samordningsnummer är därför nödvändigt. Det bör därför vara tillåtet enligt dataskyddslagen att behandla person- och samordningsnummer i ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis.

13.2 Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamhet

Regeringens bedömning: Det behövs inte någon särskild reglering för Polismyndighetens och Kustbevakningens behandling av personuppgifter vid kontroller av vattenskoterförare.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten* instämmer i bedömningen. *Integritetsskyddsmyndigheten* har inga invändningar mot bedömningen och ser positivt på att promemorian uppmärksammar och resonerar kring integritetsperspektivet.

Skälen för regeringens bedömning: När Polismyndigheten behandlar personuppgifter i syfte att bekämpa eller lagföra brott, verkställa straffrättsliga påföljder eller upprätthålla allmän ordning och säkerhet gäller brottsdatalagen (2018:1177) och lagen (2018:1693) om polisens behandling av personuppgifter inom brottsdatalagens område (polisens brottsdatalag). När Polismyndigheten behandlar personuppgifter för andra syften gäller i stället EU:s dataskyddsförordning. Någon särskild reglering av personuppgiftsbehandlingen utöver den som finns i brottsdatalagen och övrig reglering på brottsdatalagens område behövs inte.

13.3 Utbildningsverksamheten

Regeringens bedömning: Det finns rättslig grund för den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos utbildningsanordnarna.

Det finns även rättslig grund för den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos Transportstyrelsen i ärenden om tillstånd till och tillsyn över utbildningsanordnarna.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Integritetsskyddsmyndigheten* har inga invändningar mot bedömningen och ser positivt på att promemorian uppmärksammar och resonerar kring integritetsperspektivet.

Skälen för regeringens bedömning

Personuppgiftsbehandling hos utbildningsanordnarna

För en säker identifiering av de personer som har behörighet att framföra vattenskoter krävs att Transportstyrelsen använder person- och samordningsnummer i ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis. Det bedöms därför i avsnitt 13.1 att det är tillåtet för Transportstyrelsen att behandla sådana uppgifter i nämnda ärenden. Av avsnitt 6.1 framgår vidare att ett förarbevis ska utfärdas om den sökande har genomgått utbildning med godkänt resultat. Något ytterligare, förutom att sökanden har fyllt 15 år, krävs inte för att få ett förarbevis. Avsikten är att hanteringen av ansökningar om förarbevis ska automatiseras så att de uppgifter om de utbildade som utbildningsanordnarna skickar till Transportstyrelsen ska kunna användas i princip för ett automatiskt utfärdande. Det kan därför inte uteslutas att 3 kap. 10 § dataskyddslagen ger stöd för behandling av person- och samordningsnummer hos utbildarna. Enligt 3 kap. 11 § dataskyddslagen får dock regeringen meddela ytterligare föreskrifter om i vilka fall behandling av personnummer och samordningsnummer är tillåten. I avsnitt 8.1 föreslås ett bemyndigande för att möjliggöra att utbildarna får en skyldighet att rapportera exempelvis uppgifter om de utbildade till förarbevisregistret. Sådana uppgifter kan

omfatta till exempel personens person- eller samordningsnummer. Detta innebär att utbildarna får en rättslig skyldighet enligt artikel 6.1 c i EU:s dataskyddsförordning som ger rätt att behandla person- och samordningsnummer. Någon ytterligare reglering i lag för den personuppgiftsbehandling som kan komma att ske hos utbildarna behövs inte.

Personuppgiftsbehandling hos Transportstyrelsen

Den behandling av personuppgifter som kommer att ske när Transportstyrelsen hanterar ärenden om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet och vid tillsyn över utbildningsanordnarna är nödvändig för att myndigheten ska kunna fullgöra den föreslagna reglerade rättsliga förpliktelsen. Behandlingen av personuppgifter får därför, i enlighet med 2 kap. 1 och 2 §§ dataskyddslagen, ske med stöd av såväl artikel 6.1 c som artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning.

I hanteringen av ovan nämnda ärenden kommer det primärt att röra sig om namn och kontaktuppgifter, kvalifikationer samt uppgift om vilken uppgift en person har hos utbildningsanordnaren. Några integritetskänsliga uppgifter kommer inte att begäras in eller hanteras. Transportstyrelsen kan inom ramen för sin tillsynsverksamhet komma att ha behov av att sammanställa uppgifter om utbildningsanordnare i ett register. En sådan sammanställning bör i så fall endast användas internt. Om en utbildningsanordnare önskar det kan Transportstyrelsen via till exempel sin webbplats offentliggöra kontaktuppgifter till utbildarna för att göra det enkelt för den enskilde att få reda på om en utbildningsanordnare har tillstånd att bedriva utbildning för att få förarbevis. Sammantaget bedöms det inte finnas behov av någon ytterligare reglering för att sådan behandling av uppgifter hänförliga till utbildningsanordnare ska vara tillåten.

14 Sekretess

Regeringens bedömning: Några ytterligare bestämmelser om sekretess behövs inte till följd av förslaget.
--

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* delar bedömningen. Ingen annan remissinstans framför några synpunkter.

Skälen för regeringens bedömning

Secretess vid Transportstyrelsens tillståndsgivning till och tillsyn över utbildningsanordnare finns redan

I avsnitt 7.1 föreslås att för att få bedriva utbildning för att få förarbevis ska det krävas tillstånd. I avsnitt 7.2 föreslås att det ska utövas tillsyn över den som bedriver utbildning och att ett tillstånd ska kunna återkallas. För att få tillstånd ska sökanden med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt ha förutsättningar att bedriva en god utbildning. Det kan därför inte uteslutas att det vid tillståndsprovningen,

den efterföljande tillsynen och eventuellt övervägande av återkallelse behöver behandlas uppgifter om den utbildarens organisation och ekonomi. Av avsnitt 7.1 framgår att avsikten är att Transportstyrelsen ska ansvara för tillståndsprövningen och tillsynen av utbildarna.

Av 30 kap. 23 § 1 OSL, 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), förkortad OSF, och punkt 17 i bilagan till OSF följer att sekretess gäller vid tillsyn och tillståndsgivning hos Transportstyrelsen för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden m.m. om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. Punkten kommer således att kunna bli tillämplig på den tillståndsgivning och tillsyn som ska ske över utbildarna. Någon ytterligare sekretessreglering behövs därför inte.

De torde i de flesta fall bli privata aktörer som kommer att ansöka om att bli utbildningsanordnare. Det kan dock inte uteslutas att t.ex. myndigheter kan tänkas vilja ansöka om tillstånd för att bedriva utbildning för att få förarbevis. Dessa subjekt omfattas inte av de ovan beskrivna sekretessbestämmelserna som gäller till skydd för enskildas affärs- eller driftförhållanden. Det torde emellertid inte finnas något behov av, eller kan inte heller av någon annan anledning vara lämpligt, att skydda motsvarande uppgifter hos aktörer som företräder det allmänna.

Sekretess vid ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis

Ett förarbevis ska utfärdas om sökanden har fyllt 15 år och har genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Hos Transportstyrelsen, som är den myndighet som är avsedd att pekats ut som ansvarig, kommer det som utgångspunkt endast att förekomma uppgifter om personens ålder, personnummer eller samordningsnummer, adress- eller kontaktuppgifter, den utbildning för förarbeviset som personen har genomgått och om avgiftsbetalning. Utöver de allmänna sekretessbestämmelserna i 21 kap. om sekretess till skydd för uppgift om enskilds personliga förhållanden (se 3 och 3 a §§) finns inte några särskilda sekretessbestämmelser som träffar dessa uppgifter. Regeringen anser i likhet med promemorian att det inte finns något behov av ytterligare sekretessbestämmelser.

I ärenden om återkallelse av ett förarbevis kommer det normalt att förekomma samma uppgifter som vid utfärdandet av förarbeviset. Därutöver kan möjligen uppgift om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot i fråga om sådana brott som ska föranleda återkallelse och som har antecknats i belastningsregistret att behandlas. Några befintliga sekretessbestämmelser som träffar dessa uppgifter finns inte.

Vid en jämförelse med sekretessregleringen vid Transportstyrelsens handläggning av ärenden som rör återkallelse av olika typer av behörigheter och tillstånd inom vägtrafiklagstiftningen kan det nämnas att det inte gäller sekretess i ärenden som rör förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning (se 29 kap. 5 § OSL). Även när det gäller dessa förarbevis finns en återkallelsemöjlighet om innehavaren har begått vissa brott.

De uppgifter om brottslig verksamhet och de uppgifter i övrigt som kommer att finnas i ärenden om återkallelse av förarbevis för vattenskotter avviker inte heller nämnvärt från de uppgifter som finns i ärenden om

återkallelse av förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning. Intresset av insyn i myndighetens verksamhet för prövning av dessa ärenden torde vidare vara i princip lika stort. Samma bedömning avseende behovet av sekretess bör därför kunna göras även i detta fall. Någon sekretess i ärenden om återkallelse av förarbevis för vattenskoter bör mot denna bakgrund inte införas.

Sekretess i förarbevisregistret

I avsnitt 8.1 föreslås att ett förarbevisregister ska inrättas. De uppgifter som är avsedda att föras in i registret är i huvudsak namn, kontaktuppgift och personnummer alternativt samordningsnummer för innehavaren, uppgift om den genomgångna utbildningen och uppgift om huruvida förarbeviset är giltigt eller återkallat. Uppgifter om på vilken grund en behörighet återkallats, uppgifter om innehavarens hälsa eller fotografi på innehavaren är inte avsedda att finnas i registret. Det föreslås inte några bestämmelser om sekretess i ärenden som rör utfärdande eller återkallelse av förarbeviset. Eftersom det är färre uppgifter som kommer att finnas i registret jämfört med vilka uppgifter som kommer att finnas i ett ärende, saknas anledning att införa några bestämmelser om sekretess i förarbevisregistret.

Sekretess vid förundersökningen

Enligt förslaget i avsnitt 10 ska Kustbevakningen och Polismyndigheten kontrollera att förarna av vattenskotrar har förarbevis eller på annat sätt är behöriga. Kravet att ha förarbevis och att ha med sig beviset samt en giltig identitetshandling på vattenskotern är förenat med böter. Om det vid en kontroll av en förare finns anledning att inleda en förundersökning, gäller enligt 18 kap. 1 § OSL sekretess för uppgift som hänför sig till förundersökningen om det kan antas att syftet med beslutade eller förutsedda åtgärder motverkas eller den framtida verksamheten skadas om uppgiften röjs. I vissa fall gäller enligt bestämmelsen sekretess även om det inte är fråga om förundersökning. Vidare bör nämnas den sekretess till skydd för enskild i verksamhet som syftar till att förebygga eller beivra brott m.m. som enligt 35 kap. 1 § OSL gäller vid bland annat förundersökning och brottsförebyggande verksamhet. Någon ytterligare sekretess utöver detta behövs inte.

15 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De delar av den nya lagen som rör utbildningsverksamheten, utfärdande av förarbevis och förarbevisregister ska träda i kraft den 1 juli 2021. Resten av lagen ska träda i kraft den 1 maj 2022.

Förarintyg för fritidsbåt, manöverintyg för högfartsbåt eller kustskepparintyg utfärdat av Nämnden för båtutbildning före den 1 maj 2022 och intyg om utbildning för fartygsbefälsbehörighet som

utfärdats före den 1 maj 2022 ska ge föraren rätt att framföra vattenskoter med stöd av intyget till och med den 1 maj 2023. Ett sådant intyg ska medföras ombord tillsammans med en giltig identitetshandling och på begäran visas upp för en polisman eller kustbevakningstjänsteman.

Den som har något av de nyss nämnda intygen ska kunna få ett förarbevis utfärdat efter ansökan utan att föreskriven utbildning har genomgåts. En sådan ansökan ska ha getts in senast den 1 maj 2023.

Trots kravet på att en förare ska medföra förarbevis ombord får föraren till och med den 31 december 2022 medföra ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord om utbildning har genomförts, uppgift om detta har lämnats och förarbeviset ännu inte har utfärdats.

Instruktörer, lärare eller liknande hos den som har tillstånd att bedriva utbildning för förarbevis för vattenskoter ska vara undantagna krav på förarbevis till och med den 31 december 2022.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens. I promemorian föreslås att lagen ska träda i kraft den 15 juli 2021 och den 15 maj 2021. Promemorians förslag till övergångsbestämmelser är i huvudsak anpassade till dessa ikraftträdandetidpunkter. Enligt promemorian får befintliga frivilliga förarintyg eller yrkesintyg användas vid vattenskoterkörning eller bytas ut mot ett förarbevis för vattenskoter om intygen har utfärdats senast dagen innan tillstånd får börja ges till utbildare för vattenskoter.

Remissinstanserna: *Friluftsförbundet, Scouterna, Svenska Kanotförbundet, Svenska Roddförbundet och Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *BRP Sverige AB, Nämnden för båtutbildning, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet* anser att gällande förarintyg och andra intyg ska ge behörighet att framföra vattenskoter till och med den 31 december 2022. *Svensk Försäkring* och *Sweboat* avstyrker det föreslagna ikraftträdandet. *Svensk Försäkring* anser att reformen bör sättas i kraft tidigast vid årsskiftet 2021/2022. *Polismyndigheten* anser att de föreslagna ikraftträdandetidpunkterna inte är realistiska. Förslagen innebär enligt *Polismyndigheten, Sweboat* och *Transportstyrelsen* att den som avser att framföra en vattenskoter under säsongen 2021 inte ges en rimlig tid att genomgå föreslagen utbildning. *Transportstyrelsen* anser också att tiden för branschen att utveckla och marknadsföra utbildningar är för knapp, liksom att tiden är för kort för *Transportstyrelsen* och eventuellt andra berörda myndigheter att ta fram informationsmaterial och kommunicera de nya kraven till medborgarna. *Polismyndigheten* anser att myndigheten inte ges tillräcklig tid för att meddela nödvändiga myndighetsföreskrifter och vidta andra förberedande åtgärder i form av exempelvis internutbildning. *Transportstyrelsen* anser att det inte bör gå att ansöka om förarbevis förrän den 15 januari 2022. *Transportstyrelsen* anser också att det måste vara möjligt för myndigheten att utöva tillsyn över utbildningsanordnarna redan från den 15 maj 2021.

Den kompletterande promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *BRP Sverige AB, Friluftsförbundet, Förvaltningsrätten i Linköping, Havs- och vattenmyndigheten, Kalmar*

tingsrätt, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Scouterna, Sjöfartsverket, Svenska kanoförbundet, Svenska Roddförbundet, Sweboat och Åklagarmyndigheten tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Nämnden för båtlivsutbildning anser att det senare ikraftträdandet har både för- och nackdelar. Nämnden för båtlivsutbildning, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet förutsätter att de i promemorian föreslagna övergångsbestämmelserna justeras så att de flyttas fram i motsvarande mån som det nya ikraftträdandet. Transportstyrelsen påpekar att den föreslagna övergångsbestämmelsen för instruktörer troligen bör löpa ytterligare ett år.

Skälen för regeringens förslag

Ikraftträdande

Det är mycket angeläget att de föreslagna kraven för att få framföra en vattenskoter införs så snart som möjligt. I promemorian föreslås att kravet att ha förarbevis ska införas till mitten av sommaren 2021. Många remissinstanser har dock haft synpunkter på ett så tidigt ikraftträdande. Ett krav på att ha förarbevis till den tidpunkten kräver att det finns tillgång till utbildare med tillstånd i god tid före detta datum. Utbildarna behöver också finnas i alla delar av Sverige där vattenskoteräkning är aktuell. Det måste också finnas tid för förarna att genomgå utbildning och för ansvarig myndighet att vidta nödvändiga administrativa åtgärder innan kravet på förarbevis träder i kraft. I dag finns mycket få utbildare för vattenskoter i Sverige. I promemorian uppges att antalet personer som kan behöva förarbevis kan bli så högt som 75 000. Alla dessa ska få ett förarbevis utfärdat av ansvarig myndighet under den korta tid som står till förfogande enligt förslaget i promemorian. Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Sweboat och Svensk Försäkring anser att det ikraftträdande som föreslås i promemorian därför är för tidigt. Regeringen instämmer i den oro som framförs av remissinstanserna om att det inte finns tillräckliga förutsättningar för att sätta den föreslagna reformen i kraft till de tidpunkter som föreslås i promemorian. Till det kommer den fortsatta spridningen av covid-19 som gör det mindre lämpligt att redan till kommande sommar införa krav som bland annat kräver fysisk medverkan i form av deltagande i den praktiska delen av utbildningen. Det är dock regeringens uppfattning att det fortfarande är angeläget att kravet på förarbevis införs så snart som möjligt. Störningarna från vattenskoteräkningen ökar i och med den tilltagande användningen och det är viktigt att försöka undvika fler allvarliga olyckor med vattenskotrar inblandade.

Kravet att ha förarbevis bör därför sättas i kraft den 1 maj 2022. De bestämmelser som rör utbildningsverksamheten, utfärdande av förarbevis och förarbevisregistret bör däremot träda i kraft den 1 juli 2021 för att möjliggöra att förarna skaffar sig utbildning till säsongstarten 2022. Ett sådant uppdelat ikraftträdande möjliggör för utbildare att få tillstånd och ta fram utbildning och för myndigheten att ta fram föreskrifter och utfärda förarbevis fortlöpande under en längre period.

Övergångsbestämmelser

Den som har dokumenterad kunskap i frågor som rör navigation till sjöss bör under en begränsad period, lämpligen ett år från det datum då kravet på förarbevis träder i kraft, kunna ansöka om att få behörighet och förarbevis för vattenskoter utan att genomgå den utbildning som annars krävs för att få ett förarbevis. Personer som har sådan nautisk utbildning kan förväntas ha tillräcklig erfarenhet av båtlivet och kunskap om den hänsyn som ska tas till sjöss. De behörigheter som bör ge denna rätt är förarintyg för fritidsbåt, manöverintyg för högfartsbåt, kustekeparintyg och behörighetsbevis för fartygsbefälsbehörighet för sjömän. För att få ett förarbevis utfärdat på grundval av dessa intyg bör intygen ha utfärdats senast dagen före ikraftträdandet av kravet att ha förarbevis för vattenskoter, dvs. före den 1 maj 2022. På så sätt kan också trycket på utbildningsanordnarna att tillhandhålla utbildning i ett inledande skede minska något och förutsättningarna för att det finns behöriga vattenskoterförare den 1 maj 2022 ökar. Dessa intyg bör vidare vara giltiga för att framföra vattenskoter under samma period som det är möjligt att ansöka om ett förarbevis, dvs. ett år från det att kravet på att ha förarbevis för vattenskoter trätt i kraft. I likhet med vad som krävs för den som har förarbevis bör de här nämnda intygen och en giltig identitetshandling tas med ombord för att visas upp eller lämnas över vid en eventuell kontroll.

Ytterligare en åtgärd för att i ett inledande skede av reformen minska trycket på den myndighet som ska utfärda förarbevisen är att tillåta att en vattenskoter framförs utan att ett förarbevis medtas ombord om föraren i stället tar med sig sitt utbildningsintyg. Detta bör gälla till och med den 31 december 2022.

Den föreslagna reformen innebär att det ska krävas förarbevis för att framföra en vattenskoter. I dag finns inga särskilda utbildningar för förarbevis som avses i den nu föreslagna lagen, även om det finns företag som ger utbildning i vattenskoteråkning. Vid ikraftträdandet kommer därför inte någon att ha ett sådant förarbevis. Vid utbildning kommer dock både instruktörer och elever att behöva framföra en vattenskoter eftersom det ska ingå praktiska moment i utbildningen (jfr avsnitt 6.1). I promemorian föreslås att undantag från krav på förarbevis ska gälla för elever vid sådan praktisk undervisning. Något motsvarande undantag från kravet på förarbevis för instruktörerna finns däremot inte i promemorian. Det kan inte uteslutas att många instruktörer har sådana frivilliga fritidsbåtsintyg eller behörighetsintyg för yrkessjöfarten som föreslås få användas i stället för förarbevis. För inspektörer som inte har ett sådant intyg bör ett särskilt undantag införas. Undantaget bör gälla alla som utför uppdrag som utbildare åt den som har tillstånd att ge utbildning. Det bör vidare gälla under en inledningsfas av reformen, lämpligen den första säsongen. Därefter bör det finnas tillräcklig möjlighet för de inspektörer som inte har andra behörighetsgrundande intyg att själva gå en förarbevisutbildning. Inspektörerna behöver trots undantag från kravet på förarbevis ha tillräcklig faktisk kompetens för att kunna ge en tillräcklig utbildning. Detta kan dock säkerställas genom att det ställs kompetenskrav på instruktörerna inom ramen för prövningen av ansökningar om tillstånd att få bedriva utbildning.

16 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Regeringens bedömning: Förslaget är förenligt med EU-rätten och behöver inte heller anmälas som teknisk föreskrift eller enligt tjänstedirektivet.

Promemorians bedömning: I promemorian lämnas inte någon EU-rättslig analys.

Remissinstanserna: *BRP Sverige AB* anser att den föreslagna regleringen innebär ett kvantitativt handelshinder, eftersom effekten blir att försäljning av importerade vattenskotrar försvåras. Detta gynnar enligt *BRP Sverige AB* försäljning av andra, ofta svensktillverkade, snabbgående vattenfarkoster. *BRP Sverige AB* anser vidare att förslaget inte är förenligt med EU-rätten, eftersom det utan anledning diskriminerar mellan olika typer av produkter och då målen med reformen sannolikt kan uppnås genom andra åtgärder som skulle ha mindre inverkan på den inre marknaden och handeln mellan medlemsstaterna. *BRP Sverige* anser att förslaget därmed måste anmälas till Europeiska kommissionen. *Kammarrätten i Jönköping*, *Kommerskollegium* och *Svea hovrätt* anser att förslagets förenlighet med EU-rätten bör analyseras och säkerställas. *Kommerskollegium* saknar också en bedömning av förslagets handelseffekter och bedömer att förslaget innehåller krav som är anmälningspliktiga enligt direktivet om tjänster på inre marknaden och rekommenderar att förslaget anmäls enligt anmälningsförfarandet för tekniska föreskrifter.

Skälen för regeringens bedömning

Proportionalitet och icke-diskriminering

Några EU-rättsliga bestämmelser om behörighet för att framföra en vattenskoter finns inte. Införande av nationella krav på behörighet är alltså tillåtet förutsatt att unionens bestämmelser i övrigt iakttas. Till exempel måste en nationell reglering som påverkar medborgare eller varor från andra EU-länder utformas så att kraven inte är mer ingripande än vad som är nödvändigt för att uppnå det avsedda syftet. Regleringen får inte heller ge omotiverade fördelar till personer med visst medborgarskap eller som bor i ett visst land. Även om den föreslagna regleringen helt utgör nationell kompetens måste den alltså uppfylla EU-rättens principer om proportionalitet och icke-diskriminering.

Förslagen i denna lagrådsremiss innebär att den som önskar köra vattenskoter måste ha behörighet i form av viss ålder samt ha genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Kraven gäller som huvudregel alla, oavsett medborgarskap eller bosättning. För det fall en EES-medborgare har ett förarbevis för vattenskoter utfärdat i sitt hemland har den personen dock enligt förslaget i lagrådsremissen rätt att i stället utnyttja detta vid vattenskoterräkning i Sverige. Kravet på förarbevis kan därmed inte anses utgöra otillåten diskriminering.

I dag är det i Sverige fritt för vem som helst som har fyllt 15 år att köra en vattenskoter, oavsett medborgarskap eller normal hemvist. Införandet av ett krav på förarbevis innebär alltså en inskränkning av denna frihet för

såväl svenskar som t.ex. EES-medborgare. Avsikten med kravet på förarbavis är att öka sjösäkerheten och skyddet av miljön genom att den obligatoriska utbildningen ska ge föraren ökad kunskap i framförandet av vattenskotern och en insikt om hur framförandet av vattenskotern påverkar omgivande människor, djur och miljö. En vattenskoter kan framföras i mycket höga hastigheter, vilket gör att en olycka med en vattenskoter inblandad kan få stora konsekvenser. Möjligheten att framföra vattenskotern mycket nära land och i grunda vatten gör att dess påverkan på till exempel fågelliv och människors aktiviteter i vattennära områden kan påverkas negativt om vattenskotern inte framförs med tillräcklig hänsyn. Allmänhetens intresse av att reglera användningen av vattenskoter på förslaget sätt måste därför anses vara tillräckligt stort för att motivera ett ingripande i den enskildes nuvarande rätt. Förslaget i stort och även i dess beståndsdelar måste därför anses vara proportionerligt i förhållande till de sjösäkerhets- och miljömål som är avsedda att uppnås med kraven.

Förslagets påverkan på den fria rörligheten

Förslaget kan inte anses påverka den fria rörligheten för personer eller tjänster. Det är till exempel fritt för vem som helst att hyra ut vattenskotrar eller anordna utbildning för framförande av vattenskotrar. Eftersom det saknas EU-rätt om rätten att framföra en vattenskoter, kan det inte utslutas att regleringen påverkar den fria rörligheten av varor i viss mån, eftersom förslaget kan innebära att försäljningen av vattenskotrar påverkas. Mot bakgrund av vad som ovan anförs om att förslaget tillgodoser ett angeläget allmänt intresse får en sådan eventuell påverkan på den fria rörligheten av varor anses vara godtagbar.

Påverkan på försäljning och handel

Enligt artiklarna 34 och 35 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska kvantitativa restriktioner på import och export och alla åtgärder med motsvarande verkan vara förbjudna mellan medlemsstaterna. Artikel 36 tillåter sådana begränsningar om de är motiverade på grund av – bland annat – allmän ordning eller säkerhet för människor, djur eller växter, så länge begränsningarna inte utgör ett medel för godtycklig diskriminering eller är en förtäckt begränsning av handeln mellan medlemsstaterna. Det kan i och för sig inte utslutas att förslaget kan leda till en minskad efterfrågan på vattenskotrar i Sverige. Den föreslagna regleringen har dock inte på något sätt till syfte att begränsa användningen av vattenskotrar, utan har syftet att säkerställa att användningen sker på ett säkert och miljövänligt sätt. Av de skäl som redan anförs i detta avsnitt kan förslaget inte anses utgöra otillåtna kvantitativa restriktioner. Förslaget är under alla omständigheter motiverat av hänsyn till säkerheten för människor, djur eller växter och är inte oproportionerligt eller diskriminerande till sitt innehåll.

EU-förordningen om tekniska föreskrifter

Enligt 20 § 6 förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet ska Regeringskansliet anmäla förslag till författningar i enlighet med de procedurer som följer av Sveriges EU-medlemskap eller av andra internationella överenskommelser, bland annat enligt proceduren

i direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Direktivet innebär att tekniska regler ska anmälas till bl.a. kommissionen innan de slutligt antas. Med tekniska regler avses bl.a. krav som ställs på en vara och påverkar varans livscykel efter det att den har släppts ut på marknaden i form av till exempel villkor för användning om dessa krav på ett väsentligt sätt kan påverka saluföringen av varan. Förslaget att det ska krävas att ha förarbevis vid framförande av vattenskoter innebär att det införs ett villkor för att använda vattenskotern. Kravet utgör därmed ett s.k. annat krav enligt EU-direktivet. För att anmälan enligt direktivet ska ske krävs dock även att kravet på ett väsentligt sätt påverkar saluföringen av varan. Regeringen bedömer att någon sådan påverkan inte kommer att uppstå. Någon anmälningsskyldighet finns därför inte.

Tjänstedirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) innebär att förslag som rör tjänsteutövare kan behöva anmälas till kommissionen. Anmälningsskyldighet gäller dock inte för transporttjänster enligt avdelning VI EUF-fördraget. Vad som avses med en transporttjänst enligt tjänstedirektivet har prövats av EU-domstolen flera gånger. I C-168/14 ansåg domstolen att om en verksamhet är något som skulle regleras (i EU-rätt) med hänvisning till avdelning VI om transporter EUF-fördraget så är transportundantaget i tjänstedirektivet tillämpligt. En EU-reglering med krav på behörighet för framförande av vattenskoter skulle enligt regeringens bedömning regleras med hänvisning till avdelning VI EUF-fördraget, även i de delar som inbegriper krav på den som ger utbildning för förarbevis. Som en jämförelse kan nämnas den reglering om sjömäns behörighet och utbildning m.m. som finns på EU-nivå i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Det direktivet innehåller, förutom bestämmelser om krav på behörighet för att inneha tjänst på fartyg, bestämmelser om hur utbildningen ska utformas och om godkännande av utbildningen. Regeringen anser alltså att förslagen i denna lagrådsremiss inte är anmälningsskyldiga enligt tjänstedirektivet.

17 Konsekvenser

17.1 Jämställdheten och den kommunala självstyrelsen

Regeringens bedömning: Förslaget påverkar inte jämställdheten eller den kommunala självstyrelsen.
--

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.
Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens bedömning: Någon statistik över hur många män respektive kvinnor som åker vattenskoter finns inte. Förslaget gör inte emellertid inte någon skillnad på manliga och kvinnliga förare av vattenskotrar. Någon påverkan på jämställdheten uppstår alltså inte av förslaget.

Bestämmelserna riktar sig till förare, myndigheter och företag inom utbildnings- och uthyrningssektorn för vattenskotrar. Kommunerna föreslås inte få några uppgifter. Den kommunala självstyrelsen påverkas alltså inte.

17.2 Sjösäkerheten och miljön

Regeringens bedömning: Ett införande av krav på behörighet för att få köra vattenskoter bör medföra positiva effekter för sjösäkerheten och miljön.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svea hovrätt* anser att det inte är tydligt på vilket sätt förslaget kommer att minska störningar orsakade av så kallad nöjeskörning nära land, hamnar och badplatser. Det finns enligt hovrätten inget stöd för att problemet skulle bota i bristande kunskap och färdighet hos förarna. *Sweboat* anser att det statistiskt sett är tryggt att färdas på sjön. Få dödsolyckor inträffar enligt *Sweboat* i samband med framfart av någon form av båt, oavsett höga farter eller inte. De olyckor som förekommer i samband med båtliv är enligt *Sweboat* oftast kopplade till annan verksamhet på sjön, som fiske från liten båt eller fall från brygga eller förtöjd båt. Vattenskotrar framförs i farleder och vattenområden där även andra fritidsbåtar finns och de bör enligt *Sweboat* behandlas som alla andra fritidsbåtar. Trots den kraftiga ökningen av antalet vattenskotrar finns det enligt *Sweboat* ingen trend i ökat antal av olyckor med vattenskotter, särskilt inte i jämförelse med allvarliga olyckor med andra vattenfarkoster. Även BRP Sverige påpekar detta.

Skälen för regeringens bedömning: Det föreslagna kravet på förarbevis för framförande av vattenskotter bedöms kunna bidra till ett mer sjösäkert framförande av vattenskotrar eftersom utbildningen är avsedd att innehålla moment som rör exempelvis sjövägsregler, säkerhetsutrustning, hastighetsbegränsningar, grundläggande navigation, riskbedömning, manöveregenskaper och körteknik. Utbildningen bedöms också bidra till ökad kunskap bland förarna om effekterna av vattenskoterkörning på övriga trafikanter och på den marina miljön, däribland växt- och djurlivet, samt förståelse av vikten av att visa hänsyn till dessa aspekter.

17.3 Förarna och allmänheten

Regeringens bedömning: Förslaget bör förbättra säkerheten för förarna och omgivningen.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *BRP Sverige AB Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet* bedömer att promemoriornas förslag innebär att det kommer att bli onödigt dyrt att skaffa sig ett förarbevis samtidigt som det blir svårt att hitta utbildningsanordnare i många delar av landet. *Transportstyrelsen* anser att det, åtminstone i ett inledande skede, riskerar att bli stora skillnader i möjligheten att utbilda sig beroende på var i landet man bor. Transportstyrelsen påpekar vidare att det finns risk för långa handläggningstider för de personer som enligt övergångsreglerna kan ansöka om förarbevis genom att de har förarintyg för fritidsbåt. Dessa intyg finns inte i Transportstyrelsens register och kan därmed inte hanteras automatiserat.

Skälen för regeringens bedömning

En stor mängd vattenskotrar och förare

Det finns inte något register över vattenskotrar, vilket gör det svårt att veta det exakta antalet som finns i omlopp. I regeringens uppdrag till Transportstyrelsen står att det uppskattade antalet vattenskotrar i omlopp är 5 000. I Transportstyrelsens rapport anges att Sweboat uppskattar att det finns betydligt fler vattenskotrar, mellan 25 000 och 35 000, medan det i den senaste Båtlivsundersökningen 2020 uppskattas att det finns runt 12 000 vattenskotrar i Sverige. Avsaknaden av ett register över vattenskotrar kombinerat med att det i dagsläget inte krävs något förarbevis för att framföra en vattenskotter gör det även svårt att uppskatta antalet personer som använder vattenskotrar. Det är enligt Transportstyrelsens rapport omöjligt att uppskatta hur många vattenskotterförare som finns och hur många av dessa som skulle genomföra en utbildning för att få framföra en vattenskotter.

Vattenskotterförarna berörs i form av krav på utbildning och därtill förarintyg för vattenskotter.

En konsekvens av kravet på utbildning är att vattenskotterförarnas kompetens höjs. Därmed torde riskerna minska för tillbud eller för att en förare råkar ut för en olycka med allvarlig kroppsskada eller dödsfall som följd.

Den som framför en vattenskotter kommer att träffas av en kostnad med anledning av det föreslagna utbildningskravet. Befintliga frivilliga utbildningar kostar 2 000–3 000 kronor per kursdag. Den obligatoriska utbildningen bedöms enligt promemorian behöva omfatta en till två dagar, vilket innebär att kursavgiften kan antas bli 2 000–6 000 kronor. Vattenskotterföraren kommer också att träffas av en avgift när denne ansöker om förarbevis hos Transportstyrelsen. Ansökningsavgiften är inte fastställd, men som en jämförelse kan det nämnas att för yrkessjöfarten är ansökningsavgiften 600 kronor per tillstånd. Då en begagnad vattenskotter kostar från ca 50 000 kronor och uppåt kan nämnda kostnader inte anses vara oskäliga för dem som har eller avser att införskaffa en sådan farkost.

Övriga medborgare

Övriga medborgare som vistas på, i eller i närheten av vatten där vattenskotter framförs kan i högre grad förvänta sig att vattenskottrar

framförs på ett mer ansvarsfullt sätt och med ökad hänsyn till omgivning och miljö. De bedöms inte träffas av några kostnader till följd av regleringen.

17.4 Företagen

Regeringens bedömning: Förslaget väntas inte medföra några större konsekvenser för företagen. Kravet på att inneha ett förarbevis för framförande av vattenskoter kommer i stort inte att påverka försäljningen av vattenskotrar nämnvärt. Förslaget kommer ha viss påverkan på uthyrningsverksamheter men hur omfattande denna påverkan blir är osäkert.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *BRP Sverige AB* uppger att den föreslagna regleringen innebär ett kvantitativt handelshinder, eftersom effekten blir försvårande av försäljningen av importerade vattenskotrar, vilket därmed gynnar andra, ofta svensktillverkade, snabbgående vattenfarkoster.

Skälen för regeringens bedömning

Utbildningsanordnarna

De utbildningsanordnare som avser att bli godkända för att bedriva utbildning som leder till förarbevis för vattenskotrar påverkas genom att möjligheten att bedriva sådan utbildning uppstår.

Den organisation som väljer att ansöka om att bli godkänd utbildningsanordnare för vattenskotrar träffas av vissa administrativa kostnader i form av framtagande av kursmaterial och övrigt material vid ansökan samt kostnader för materiella resurser i form av lokaler och vattenskotrar. Transportstyrelsen kommer även att ta ut en ansökningsavgift och en tillsynsavgift av utbildningsanordnarna.

Uthyrarna och återförsäljarna

Återförsäljare och uthyrare av vattenskotrar kan påverkas initialt av de föreslagna reglerna om ett obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar i form av eventuell minskad efterfrågan på grund av de nya kraven för att få framföra vattenskotrar. En ökning av försäljningen och uthyrningen av vattenskotrar till dem som planerar att bedriva utbildning kan dock komma att ske.

I promemorian Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar från 2014, uppdaterad i januari 2016 (N2014/03447), konstaterades att det då fanns ytterst få företag, om ens något, som bara bedriver uthyrning av vattenskotrar. Vidare angavs det att de flesta uthyrare har ett par vattenskotrar som sidoinkomst men bedriver annan verksamhet som huvudsaklig inkomstkälla och att detta får antas bero på att vattenskotersäsongen är begränsad till sommarmånaderna. I promemorian finns det även en uppgift om att antalet uthyrare av vattenskotrar uppskattades till 20–25 stycken och att uthyrare i vissa fall är dåliga på att ta ansvar för hur deras vattenskotrar används.

Uthyrningsverksamheten kommer att påverkas då den som hyr en vattenskoter kommer att behöva ha förarbevis för att få köra vattenskoter. Det är dock svårt att bedöma omfattningen av denna påverkan.

Uthyrare bedöms få marginellt ökade kostnader för kontroll av hyrestagarna samt för dokumentation av att kontroll genomförts. Den mest betydande konsekvensen för en uthyrare kommer att vara att uthyrningen kommer att ske under straffansvar.

Vidare ska det uppmärksammas att det eventuellt kommer att vara svårt för en uthyrare att bedöma giltigheten av ett förarbevis utfärdat i ett annat EES-land.

Försäkringsbolagen

Försäkringsbolag kan påverkas av regleringen genom en minskning av antalet person- och egendomsskador.

Rederierna

Yrkessjöfarten berörs av regleringen då besättningen på handelsfartyg i högre utsträckning kan förvänta sig att den som framför en vattenskoter i det egna fartygets närhet har kännedom om sjövägsregler och framför vattenskotern på ett betryggande sätt. Rederier inom yrkessjöfarten torde inte träffas av några kostnader med anledning av regleringen

17.5 Myndigheterna

Regeringens bedömning: Förslagen innebär nya uppgifter framför allt för Transportstyrelsen, Kustbevakningen och Polismyndigheten. Vissa effekter kan uppstå även för Åklagarmyndigheten, domstolarna och länsstyrelserna.

För Transportstyrelsen ska de tillkommande utgifterna finansieras genom en omprioritering inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. För Kustbevakningen, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, domstolarna och länsstyrelserna ska eventuella tillkommande utgifter finansieras inom befintliga ramar.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten* bedömer att ett effektivt genomförande av förslagen innebär att polisens behov av personal kommer att öka, särskilt i de polisregioner där Kustbevakningen inte bedriver verksamhet. Polisregioner som inte bedriver någon ordinarie sjöpolisverksamhet behöver dels anskaffa båtar och annan utrustning, dels kompetensutveckla. Polismyndigheten bedömer vidare att samverkan med Kustbevakningen behöver utökas. Förslagets utformning innebär enligt myndigheten att det kommer att krävas omfattande utredningsåtgärder för att förundersökningar ska kunna leda till en fällande dom. *Svea hovrätt* har svårt att se att den relativt omfattande övervakning som skulle krävas för att komma till rätta med de problem som ligger till grund för förslaget kommer att kunna ske inom befintliga anslag för Polismyndigheten och Kustbevakningen. *Förvaltningsrätten i Linköping* utgår ifrån att anslaget justeras om det visar sig att regleringen genererar ett stort antal mål för

förvaltningsdomstolarna. *Sweboat* anser att det krävs ökade resurser för de kontrollerande myndigheterna för att säkerställa en effektiv tillämpning. *Transportstyrelsen* uppger att förslaget kommer att innebära ökade kostnader för myndigheten som inte kan rymmas inom befintliga anslagsramar under 2021 och framåt. *Länsstyrelsen i Västra Götaland* befarrar att det föreslagna regelverket kommer att leda till ett hårt tryck på länsstyrelserna att peka ut fler områden i vilka det är tillåtet att framföra vattenskoter.

Skälen för regeringens bedömning

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer att få nya uppgifter i form av att myndigheten behöver meddela föreskrifter på området, får en ny typ av ärende att hantera för trafikslaget sjö, behöver hålla ett nytt register, behöver genomföra informationsinsatser kring den nya regleringen samt behöver genomföra tillsyn av utbildningsanordnare. Myndigheten kommer dessutom att behöva anpassa befintliga eller utveckla nya it-system.

Verksamheten kommer genom avgiftsfinansiering inte att kunna nå full kostnadstäckning. Tillkommande utgifter kommer att finansieras genom en omprioritering inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Polismyndigheten och Kustbevakningen

Förslaget om att ett förarbevis för vattenskoter ska kunna återkallas kommer att innebära ökade kostnader för staten avseende administration och kontroll. Det är främst hos Transportstyrelsen som kostnaderna kommer att uppstå, eftersom det kan antas att myndigheten kommer att få en något ökad tillströmning av ärenden och mål. Men även Polismyndigheten påverkas, eftersom myndigheten föreslås få en skyldighet att meddela Transportstyrelsen om lagförda brott. Det är mycket svårt att uppskatta mängden ärenden om återkallelser, men det torde för förvaltningsdomstolarnas vidkommande inte röra sig om annat än marginella effekter. Förslaget kan i denna del genomföras inom gällande ekonomiska ramar.

Kustbevakningens och Polismyndighetens brottsförebyggande och brottsbekämpande verksamhet omfattar redan i dag användningen av vattenskoter. Det är dock i dagsläget oklart i vilken omfattning Polismyndigheten och Kustbevakningen kommer att behöva utföra kontroller av vattenskoterförare för att de nya reglerna ska få genomslag. Till detta kommer att myndigheternas geografiska närvaro behöver beaktas för att reformens genomslag ska kunna bedömas. Kustbevakningen bedriver i dag verksamhet endast inom vissa angivna geografiska områden och ska endast utföra sina nya uppgifter i det geografiska område som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen. Även sjöpolisen inom Polismyndigheten finns endast på vissa platser i Sverige.

Införandet av krav på utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter förväntas generellt leda till att förare blir medvetna om och iakttar sjötrafikreglerna samt visar större hänsyn till och ansvar för omgivningen i större utsträckning än i dag. Detta skulle kunna tala för en minskad mängd ärenden hos de rättsvårdande myndigheterna. Den

föreslagna regleringen med nya ingripandemöjligheter kommer emellertid sannolikt att innebära en ökad rapportering och ett ökat beivrande av överträdelser med vattenskotrar än i dag. Detta förväntas också medföra en något ökad mängd ärenden hos de allmänna domstolarna.

Den föreslagna regleringen innebär att Polismyndigheten och Kustbevakningen får tillkommande arbetsuppgifter. Polismyndigheten kan också behöva ta fram föreskrifter på området. Kontroller av vattenskotrar bedöms kunna utföras som en del av den kontroll av sjötrafiken som myndigheterna redan bedriver. De förändringar som uppkommer bedöms mot denna bakgrund inte medföra några väsentliga kostnadsökningar för myndigheterna och bör därmed kunna finansieras inom befintliga ramar.

Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna

De nya kraven ska enligt förslaget förenas med straffansvar, vilket innebär nya uppgifter för åklagare och nya ärenden vid de allmänna domstolarna. Antalet ärenden blir sannolikt begränsat. Genom en befogenhet för polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen att utfärda ordningsbot för förseelsen att inte medföra en identitetshandling eller ett behörighetsbevis, kan belastningen på Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna minska.

För Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna bedöms kostnaderna kunna finansieras inom befintliga anslag.

De allmänna förvaltningsdomstolarna

Beslut om tillstånd att bedriva utbildning, och återkallelse av sådant tillstånd, kommer att kunna överklagas. Detsamma gäller beslut om att utfärda och återkalla förarbevis. Den förstnämnda gruppen beslut kommer att beröra en liten grupp juridiska personer och antalet ärenden bedöms bli mycket litet. När det gäller utfärdande och återkallande av förarbevis kan antalet ärenden potentiellt bli stort. Beslut om förelägganden som tillsynsmyndigheten fattar inom ramen för tillsynen kommer också att kunna överklagas. Detta kan innebära att förvaltningsdomstolarna inledningsvis får ändrade kostnader innan en tydlig praxis har etablerats. Antalet ärenden bedöms trots detta inte bli särskilt stort. Kostnaderna bedöms kunna finansieras inom befintligt anslag.

Länsstyrelserna

Länsstyrelsen i Västra Götaland befarar att det föreslagna regelverket kommer att leda till ett hårt tryck på länsstyrelserna att peka ut fler områden i vilka det är tillåtet att framföra vattenskotter. Förslaget i avsnitt 6.4 innebär visserligen att ett förarbevis ska kunna återkallas bland annat om vattenskotern framförs i ett område som inte är utpekad för vattenskotteräkning av en länsstyrelse. Denna lagrådsremiss innebär emellertid inte att länsstyrelserna måste peka ut fler sådana områden. Det kan dock inte uteslutas att det föreslagna regelverket innebär att länsstyrelserna ser behov av att peka ut fler områden i vilka det är tillåtet att framföra vattenskotter. Det är dessutom en fråga som regleras genom den befintliga förordningen om användning av vattenskotter. Länsstyrelserna har alltså redan i dag ansvaret för att se över sina

vattenområden och kan också införa förbud mot vattenskoteråkning lokalt vid t.ex. allmänna badplatser, trånga kanaler och övriga platser där framförande av vattenskoter är olämpligt ur både ett miljö- och sjösäkerhetsperspektiv.

18 Författningskommentar

18.1 Förslaget till lag om förarbevis för vattenskoter

Inledande bestämmelser

- 1 § Denna lag innehåller bestämmelser om
1. krav på förarbevis för att få framföra en vattenskoter,
 2. utbildning för att få ett förarbevis,
 3. ett förarbevisregister.

Paragrafen innehåller en allmän upplysning om lagens huvudsakliga innehåll.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

2 § Med vattenskoter avses i denna lag en vattenfarkost vars skrovlängd understiger fyra meter och som

1. har ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla, och
2. har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på skrovet snarare än i farkosten.

I paragrafen anges vad som avses med en vattenskoter vid tillämpning av lagen.

Kravet för att det ska vara en vattenskoter är för det första att skrovlängden ska understiga fyra meter. En farkost som är fyra meter eller längre är alltså inte en vattenskoter, oavsett om den uppfyller övriga krav. Kravet är vidare enligt *punkt 1* att drivkällan ska vara ett vattenjetaggregat, dvs. propellerdrivna farkoster faller utanför. I motsats till de definitioner som finns i lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar och i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter finns inte någon begränsning till någon viss motortyp, dvs. vattenskotrar med såväl förbränningsmotorer som elmotorer omfattas. Kravet i *punkt 2* åskådliggör det som normalt är en vattenskoters synliga kännetecken, dvs. frånvaron av ett skrov eller fribord som omsluter föraren och eventuella passagerare.

Definitionen är – förutom den oreglerade motortypen – i sak överensstämmande med de definitioner som finns i de nämnda författningarna, varför praxis när det gäller frågor som rör vad som utgör en vattenskoter enligt de författningarna kan vara av betydelse även vid tillämpningen av definitionen i denna lag.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Behörighetskrav för vattenskoter

3 § En vattenskoter får framföras endast av den som har ett förarbevis.

Paragrafen anger det behörighetskrav som enligt huvudregeln ska vara uppfyllt för att få framföra en vattenskoter, dvs. att föraren har förarbevis.

Lagen är tillämplig på det svenska territoriet, dvs. kravet på förarbevis gäller alla personer som framför en vattenskoter på territoriet, oavsett medborgarskap eller hemvist. En person som tillfälligt, t.ex. vid en kort sommarvistelse, befinner sig i Sverige måste uppfylla kraven i paragrafen

om han eller hon önskar hyra en vattenskoter. I 12 § finns dock särskilda regler för medborgare från andra EES-länder. Medborgare i tredjeländer omfattas däremot av kraven i förevarande paragraf.

Kravet på förarbevis är inte absolut. I 4 § finns undantag från kravet på förarbevis, enligt 6 § finns vissa möjligheter att framföra en vattenskoter utan att ett förarbevis har utfärdats och övergångsbestämmelserna medger också i vissa fall att en vattenskoter framförs utan förarbevis.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

4 § Kravet på förarbevis i 3 § gäller inte

1. inom statliga myndigheters verksamhet,
2. vid utförande av räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och vid träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet,
3. i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss,
4. den som har fyllt 15 år och som deltar i sådan utbildning som avses i 5 § första stycket 2, eller
5. den som tränar för att tävla, tävlar eller deltar i uppvisning med vattenskoter, om ett medlemsförbund i Riksidrottsförbundet ansvarar för verksamheten och den uteslutande bedrivs inom ett sådant område som enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300) är avlyst för det ändamålet.

Paragrafen innehåller undantag från behörighetskravet i 3 §.

Undantaget i *punkt 1* omfattar verksamhet inom statliga myndigheter. Undantaget gäller alltså inte vid privat körning som utförs av en person som är anställd inom en myndighet.

Undantaget i *punkt 2* omfattar räddningstjänst och därtill anslutande åtgärder. Undantag gäller för det första vid räddningstjänst och förebyggande verksamhet som avses i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Enligt den lagen avses med räddningstjänst dels de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ansvarar för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön, dels räddningsinsatser som görs utan att det har inträffat någon olycka eller föreligger överhängande fara för en olycka och det är fråga om fjäll-, flyg- och sjöräddningstjänst eller efterforskning av försvunna personer i andra fall. Undantaget kan komma att gälla en mycket bred krets av aktörer, däribland organisationer och enskilda. Enligt lagen om skydd mot olyckor är nämligen var och en som under kalenderåret fyller lägst arton och högst sextiofem år på anmodan av räddningsledaren skyldig att medverka i räddningstjänst, i den mån hans eller hennes kunskaper, hälsa och kroppskafter tillåter det. Om t.ex. en enskild person på så sätt anmodas att delta i en räddningstjänstsituation, är personen undantagen från krav att ha förarbevis om han eller hon behöver framföra en vattenskoter vid räddningstjänståtgärden.

För det andra gäller undantag vid träning inför sådan räddningstjänst eller förebyggande verksamhet. Även om räddningstjänst och förebyggande verksamhet är relativt vida begrepp, måste träningen för att vara undantagen alltså göras i syfte att delta i sådana situationer. Undantaget träffar normalt bara personer inom räddningstjänsten eller personer som på annat sätt normalt får uppdrag inom räddningstjänst. En person som i teorin skulle kunna anmodas att delta i räddningstjänst någon gång i framtiden, eftersom en sådan reglering finns i lagen om skydd mot

olyckor, kan normalt inte anses utföra träning inför sådan räddningstjänst. I alldeles särskilda situationer kan det däremot förhålla sig annorlunda. Det kan exempelvis tänkas att en räddningssituation uppkommer som kan antas bli långvarig och kräver bistånd av flera privatpersoner under en längre tid, där en person har blivit anmodad men inte har påbörjat sitt uppdrag. I ett sådant fall bör träningsundantaget kunna bli tillämpligt.

Punkt 3 omfattar situationer som ibland överlappar eller ligger mycket nära de undantag som anges i punkt 2 men som inte alltid uppfyller kraven på att utgöra räddningstjänst eller förebyggande verksamhet. En grundstötning eller ett motorhaveri till sjöss behöver inte nödvändigtvis innebära att det krävs en sådan sjöräddningsåtgärd enligt lagen om skydd mot olyckor som omfattas av punkt 2. Omslag i väder, mörker, sjukdom eller andra omständigheter kan dock snabbt innebära att en situation övergår till en nödsituation. Åtgärder som vidtas innan en nödsituation uppstår omfattas av denna punkt. Åtgärderna kan vara av mycket varierande art, till exempel ren patrullering för att upptäcka personer som behöver hjälp, informationsgivning till allmänheten och bistånd till personer som har fått motorhaveri eller har grundstött. Typexemplet är den verksamhet som bedrivs av Svenska Sjöräddningssällskapet. Sällskapets verksamhet syftar i sin helhet till att hjälpa personer i svåra situationer till sjöss, oavsett om det är en ren räddningssituation eller hjälp eller stöd av mer förberedande art.

Enligt *punkt 4* krävs inte behörighet för deltagande i sådan utbildning som är avsedd att leda till behörighet.

Undantaget i *punkt 5* avser tränings-, tävlings- och uppvisningsverksamhet. Innebörden är för det första att ren träning eller motionskörning inte är undantagsgrundande. Endast träning som sker inför tävling omfattas. För det andra krävs för undantag att träningen, tävlingen eller uppvisningen sker under ansvar av ett medlemsförbund i Riksidrottsförbundet, dvs. för närvarande Svenska Racerbåtförbundet. Det innebär till exempel att tävlingar under någon annans ansvar inte omfattas av undantaget. Detsamma gäller för träning som sker på egen hand utan att något sådant förbund ansvarar för träningen. För det tredje krävs att verksamheten sker i ett område som är formellt avlyst just för hållande av tävlingen etc. enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen. Det räcker alltså inte med att verksamheten sker i ett område som en länsstyrelse på något annat sätt har ansett lämpligt för verksamheten.

Undantaget gäller endast om vattenskotern är tävlings- eller träningsredskapet. Om en vattenskoter används som till exempel följebåt eller funktionärsbåt vid tävlingen eller vid andra vattensportevenemang, till exempel tävlingar med andra båttyper eller simtävlingar, gäller kravet på förarbevis.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Utfärdande av förarbevis

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer får utfärda ett förarbevis till den som

1. har fyllt 15 år, och
 2. med godkänt resultat har genomgått utbildning för att få ett förarbevis.
- Ett förarbevis gäller tills vidare.

Paragrafen anger vilka generella krav som ska uppfyllas för att ett förarbevis ska få utfärdas.

Inledningsvis innehåller *första stycket* en upplysning om att regeringen bestämmer vilken myndighet som utfärdar förarbevis. För att ett förarbevis ska få utfärdas krävs enligt *första punkten* att personen ifråga har fyllt 15 år. Personen ska dessutom enligt *andra punkten* ha genomgått utbildning för att framföra vattenskoter med godkänt resultat. Med utbildning avses den utbildning som regleras i 14 och 15 §§. Kravet på att utbildningen ska ha genomgåts med godkänt resultat innebär dels att eleven faktiskt ska ha deltagit i utbildningen, dels att eleven ska ha tillgodogjort sig utbildningsinnehållet så att eleven kan anses ha nått godkänt resultat. Bedömningen av huruvida godkänt resultat har uppnåtts görs av utbildaren. På vilket sätt kontrollen ska ske kan anges i föreskrifter som får meddelas med stöd av 34 §. En kontroll av om eleven har uppnått godkänt resultat kan ske till exempel genom ett kunskapsprov eller genom ett praktiskt prov. Kontrollen behöver inte ske i slutet av utbildningen utan kan t.ex. ske fortlöpande under utbildningens gång. Det avgörande är att utbildaren fastställer att ett godkänt resultat uppnås.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Skyldighet att medföra förarbevis och andra handlingar

6 § Den som framför en vattenskoter och omfattas av kravet på förarbevis ska ha med sig ett giltigt förarbevis och en giltig identitetshandling ombord.

Föraren får ha med sig ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis, om

1. färden genomförs inom en månad från den dag då utbildning enligt 5 § första stycket 2 har genomgåts med godkänt resultat, och

2. förarbeviset ännu inte har utfärdats och lämnats ut.

Identitetshandlingen och förarbeviset eller, i förekommande fall, utbildningsintyget ska lämnas över för kontroll om en polisman eller en kustbevakningstjänsteman begär det. Om en sådan handling har utfärdats elektroniskt, är det tillräckligt att handlingen visas upp.

Paragrafen innehåller bestämmelser om skyldighet för den som framför en vattenskoter att medföra bl.a. förarbevis och identitetshandling ombord.

I *första stycket* anges att de handlingar som medförs ombord ska vara giltiga. Vid avgörandet av vad som utgör giltiga identitetshandlingar kan de handlingar som anses godtagbara vid ansökan om pass godtas även i detta sammanhang. Det rör sig för närvarande om svenskt vanligt eller extra pass (dvs. inte provisoriskt pass), svenskt nationellt identitetskort, svenskt körkort, svenskt SIS-märkt identitetskort och identitetskort för folkbokförda i Sverige. I kravet på att handlingarna ska vara giltiga ligger vidare att handlingarna ska medföras i original.

Av *andra stycket* framgår att den som uppfyller behörighetskraven men inte har fått ett förarbevis utfärdat och utlämnat får, inom en månad från den dag utbildning genomförts med godkänt resultat, ha med sig ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord. Vad som utgör ett utlämnande i fråga om ett elektroniskt förarbevis kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela verkställighetsföreskrifter om. Den omständigheten att utfärdandet fördröjs av olika skäl påverkar

alltså inte den enskildes rätt att köra vattenskoter under den tid som anges i punkten, om behörighetskraven är uppfyllda.

I *tredje stycket* uppställs krav på att föraren vid en kontroll på begäran ska lämna över handlingarna till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. Om en handling har utfärdats elektroniskt, är det tillräckligt att handlingen visas upp. Ett förarbevis som har utfärdats elektroniskt kan visas upp i t.ex. en applikation i mobiltelefonen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

Återkallelse av förarbevis

7 § Förarbeviset ska återkallas om innehavaren, sedan utbildningen enligt 5 § första stycket 2 genomgått med godkänt resultat, 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.

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 paragrafen regleras grunderna för återkallelse av förarbeviset.

Uppräkningen i *första stycket* är uttömmande. Förarbeviset ska återkallas om innehavaren begått något av de där nämnda brotten. Någon möjlighet att underlåta att återkalla ett förarbevis om någon grund är uppfylld finns inte. Om brottet anses mindre allvarligt, kan hänsyn till detta i stället tas vid bestämmandet av spärrtidens längd (se 9 §).

De brott som anges i *punkt 1* avser bland annat vårdslöshet i sjötrafik, grov vårdslöshet i sjötrafik, sjöfylleri, grovt sjöfylleri och avvikelser från inträffad sjöolycka. *Punkt 2* avser brott mot bland annat sjövägsreglerna och hastighetsbegränsningar. *Punkt 3* avser brott mot bland annat förbud att framföra vattenskoter i vissa områden enligt den i punkten nämnda förordningen och mot skyldigheten att anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att människor och djur inte störs i onödan.

Av första stycket framgår vidare att en återkallelse får grundas enbart på brott som har begåtts efter det att utbildningen har genomgått. Brott som har begåtts dessförinnan, till exempel under utbildningen, kan inte leda till återkallelse.

Enligt övergångsbestämmelserna finns det en möjlighet att få ett förarbevis utfärdat utan att ha genomgått sådan utbildning som avses i lagen. I ett sådant fall kan en återkallelse enligt *andra stycket* ske enbart om brottet har begåtts efter utfärdandet av förarbeviset.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om återkallelse. Ett beslut om återkallelse gäller omedelbart.

Paragrafen upplyser om att den myndighet som regeringen bestämmer fattar beslut om återkallelse och anger att ett beslut om återkallelse gäller omedelbart.

Innebörden av att beslutet gäller omedelbart är att det börjar att gälla direkt, även om beslutet överklagas.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

9 § Vid återkallelse ska det bestämmas en tid inom vilken ett nytt förarbevis inte får utfärdas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år.

Paragrafen reglerar den spärrtid inom vilken ett nytt förarbevis inte får utfärdas.

Paragrafen innebär att en spärrtid ska bestämmas. Under spärrtiden är det inte möjligt att utfärda ett nytt förarbevis. Spärrtidens längd ska bedömas i varje enskilt fall. Vid bedömningen får överträdelsens allvar och övriga omständigheter av betydelse beaktas. En omständighet som kan beaktas i försvårande riktning är om personen i fråga återkommande brutit mot de regler som ligger till grund för återkallelsen. Spärrtiden kan vara som längst tre år. Den längsta spärrtiden ska vara förbehållen de absolut allvarligaste överträdelserna och förekomma endast i undantagsfall.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

10 § Om ett förarbevis har återkallats, ska innehavaren överlämna förarbeviset till den myndighet som regeringen bestämmer.

I paragrafen regleras skyldigheten att återlämna ett återkallat förarbevis till den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen reglerar inte närmare på vilket sätt ett överlämnande ska ske. Det kan göras till exempel via post.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

11 § En ansökan om utfärdande av förarbevis efter återkallelse får inte prövas innan spärrtiden har löpt ut.

Paragrafen anger när en ansökan om utfärdande av ett nytt förarbevis efter återkallelse tidigast får prövas.

Ett nytt utfärdande efter en återkallelse sker inte automatiskt, utan det krävs en ansökan från den som fått beviset återkallat. Inget hindrar att en ansökan lämnas in till myndigheten innan spärrtiden löpt ut, men ansökan får inte prövas av innan spärrtiden har löpt ut.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

Krav på EES-medborgare

12 § Den som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige får framföra en vattenskoter om han eller hon har fyllt 15 år och har ett förarbevis som ger behörighet att framföra vattenskoter och som har utfärdats i det land som han eller hon är medborgare i.

Paragrafen innehåller bestämmelser om EES-medborgares rätt att framföra vattenskoter.

För att en sådan rätt ska föreligga måste personen för det första ha fyllt 15 år. För det andra krävs att personen har ett förarbevis utfärdat i sitt hemland som ger behörighet att framföra vattenskoter. Begreppet förarbevis ska inte tolkas bokstavligt utan omfattar alla typer av handlingar oavsett form som utgör ett officiellt bevis på att personen har rätt att framföra en vattenskoter. Det krävs ett formellt utfärdat förarbevis för just den personen, dvs. om alla personer i det landet har rätt att framföra en

vattenskoter på den grunden att några bestämmelser inte finns som reglerar sådan åkning, så gäller inte paragrafen. Om personen är medborgare i ett land som inte reglerar behörigheten att framföra vattenskoteråkning, krävs det alltså att personen har ett svenskt förarbevis.

Vidare krävs det att det utländska förarbeviset är utfärdat i personens hemland. Det är alltså inte möjligt för en medborgare i ett EES-land att ta ett förarbevis i ett annat EES-land och sedan utnyttja det för vattenskoteråkning i Sverige. Paragrafen omfattar alla som är EES-medborgare i ett annat land, oavsett var de har sin hemvist. En person som är medborgare i ett annat EES-land men är bosatt eller vistas mer eller mindre permanent i Sverige får alltså framföra en vattenskoter i Sverige om villkoren i paragrafen är uppfyllda i övrigt. Även en person som är medborgare i såväl Sverige som ett annat EES-land omfattas av paragrafen. Inget hindrar dock att personen i stället tar ett svenskt förarbevis.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

13 § Den som är medborgare i ett annat EES-land än Sverige och som får framföra vattenskoter med stöd av 12 § ska ha med sig det utländska förarbeviset och en giltig identitetshandling ombord. Om det inte uttryckligen framgår av det utländska förarbeviset att det ger innehavaren rätt att framföra vattenskoter, ska förarbeviset kompletteras med ett intyg från utfärdaren som styrker en sådan rätt.

Föraren ska överlämna förarbeviset, intyget och identitetshandlingen för kontroll om en polisman eller en kustbevakningstjänsteman begär det. Om en sådan handling har utfärdats elektroniskt, är det tillräckligt att handlingen visas upp.

Paragrafen anger bl.a. vilka handlingar som en medborgare i annat EES-land än Sverige ska ha med sig om han eller hon framför en vattenskoter, om ett svenskt förarbevis saknas.

En utländsk förare ska enligt *första stycket* ha med sig det utländska förarbeviset och en giltig identitetshandling ombord. Om det inte framgår av förarbeviset att det ger innehavaren rätt att framföra vattenskoter ska föraren komplettera förarbeviset med ett intyg som styrker en sådan rätt. Det ska alltså av intyget klart framgå att förarbeviset omfattar behörighet att framföra vattenskoter. För utländska medborgare kan i första hand pass och motsvarande nationellt identitetskort utgöra giltig identitetshandling. Inom EU finns ett offentligt register för äkta identitetshandlingar (PRADO) som kan vara till hjälp vid bedömningen av om en utlännings identitetshandling ska godtas.

I *andra stycket* uppställs krav på att en utländsk förare vid en kontroll ska lämna över de i paragrafen nämnda handlingarna till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman på begäran. Även ett utländskt förarbevis kan tänkas utfärdas elektroniskt. Det är då tillräckligt att handlingen visas upp i t.ex. en applikation i mobiltelefonen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

Utbildning

14 § Utbildning för att få ett förarbevis får endast bedrivas efter tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

I paragrafen anges att det krävs tillstånd för att bedriva utbildning för att få framföra vattenskoter.

Den som vill bedriva utbildning måste alltså ansöka om tillstånd för detta hos den myndighet som regeringen bestämmer. Det är inte uteslutet att till exempel utbildare inom yrkessjöfarten även är intresserade av att ge utbildning för vattenskoter. De tillstånd som dessa utbildare kan ha att ge utbildning enligt andra regelverk ger dock inte en automatisk rätt att få tillstånd enligt den här lagen. Rätten att få tillstånd att bedriva utbildning för vattenskoter enligt denna paragraf måste bedömas utifrån förevarande lags villkor, särskilt kraven i 15 § och i föreskrifter som får meddelas med stöd av 34 §.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

15 § Tillstånd att bedriva utbildning får beviljas juridiska personer som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt har förutsättningar att bedriva en god utbildning.

Tillståndet får förenas med villkor.

Paragrafen reglerar vilka allmänna krav som ska uppfyllas för att få tillstånd att bedriva utbildning.

I *första stycket* anges att endast juridiska personer kan få tillstånd att bedriva utbildningen. Ett tillstånd får beviljas endast om förutsättningar finns för att bedriva en god utbildning med hänsyn till den juridiska personens ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Utöver dessa allmänna krav kan ytterligare, mer konkreta krav meddelas i föreskrifter med stöd av 34 §.

I *andra stycket* anges att tillståndet får förenas med villkor.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

16 § Utbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska moment. Särskild vikt ska läggas vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv.

Paragrafen innehåller allmänna krav på utbildningens innehåll.

Utbildningen får inte vara enbart teoretisk eller enbart praktisk, utan den ska innehålla båda momenten. Det praktiska momentet kan t.ex. innefatta manöverträning av vattenskotern i hög hastighet och nära land. Paragrafen anger vidare att särskild vikt ska läggas vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv. I detta ligger t.ex. kunskap om sjövägsregler och allmänna regler och principer om gott sjömanskap och om relevant miljöreglering och allemansrättens innehåll. Eftersom detta är frågor som ska ges särskild vikt, innebär det att en utbildning kan innehålla även andra krav. Målet med utbildningen, liksom det närmare innehållet och genomförandet, kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om enligt 34 §. Enligt 5 § första stycket 2 krävs att utbildningen ska genomgåas med godkänt resultat av eleven för att grunda en rätt till förarbevis. Detta innebär att utbildningen ska innehålla något slag av kontrollfunktion av att eleven har uppnått godkänt resultat. Hur denna kontroll ska ske kan regleras med stöd av det nämnda bemyndigandet i 34 §.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

17 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om föreskrifter om utbildningen som meddelats med stöd av denna lag inte har iakttagits. Tillståndet får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

Paragrafen innehåller bestämmelser om återkallelse av tillståndet att bedriva utbildning och en upplysning om att det är den myndighet som regeringen bestämmer som beslutar om återkallelse.

En återkallelse kan ske såväl om de allmänna förutsättningarna för att få tillstånd i 15 § inte längre är uppfyllda som om föreskrifter om utbildningens innehåll m.m. inte följs. Om bristerna inte kan anses så allvarliga att tillståndet ska återkallas, finns möjlighet att vidta andra mindre ingripande åtgärder i form av förelägganden enligt 20 §.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

Tillsyn över utbildningsverksamheten

18 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över utbildningsverksamhet enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen upplyser om att regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn över utbildningsverksamheten.

Tillsynen omfattar om utbildaren löpande uppfyller kraven för att ha tillstånd och om utbildaren uppfyller t.ex. föreskrifter med krav på utbildningens innehåll och genomförande.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

19 § Om tillsynsmyndigheten begär det, ska tillståndshavaren lämna tillträde till lokaler, områden och utrymmen som har anknytning till verksamheten, tillhandahålla handlingar som rör verksamheten och hjälpa till vid tillsynen.

Paragrafen reglerar tillståndshavarens skyldigheter i samband med att tillsyn utförs.

Tillståndshavaren ska på tillsynsmyndighetens begäran lämna tillträde till lokaler, områden och utrymmen som har anknytning till verksamheten. Det kan t.ex. vara fråga om kontorslokaler, utbildningslokaler eller vattenområden där utbildning bedrivs. Tillståndshavaren ska vidare tillhandahålla handlingar som rör verksamheten. Handlingar som kan bli aktuella att lämna ut vid tillsyn är t.ex. årsredovisning eller andra ekonomiska dokument, utbildningsplaner och dokument med utbildningsresultat. Dessutom ska tillståndshavaren hjälpa till vid tillsynen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

20 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för genomförande av tillsynen och för att tillståndshavaren ska fullgöra sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens rätt att meddela förelägganden.

Förelägganden kan för det första beslutas för att tillsynen ska kunna genomföras effektivt, t.ex. för att förmå en utbildare att medverka i tillsynen och tillhandahålla vissa handlingar. Förelägganden kan också användas om tillsynsmyndigheten konstaterar att tillståndshavaren inte längre uppfyller kraven för att få tillstånd eller genomför utbildningen i enlighet med de krav som finns i lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, men att ett återkallande av tillståndet bedöms som en för drastisk åtgärd. Syftet med ett sådant föreläggande är då att förmå tillståndshavaren att följa de krav som ställs. Någon sanktion för det fall ett föreläggande inte följs finns inte. Inte heller kan ett föreläggande förenas med vite. En yttersta konsekvens av att ett föreläggande inte följs är att tillståndet att bedriva utbildning kan återkallas.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

Kontroll

21 § En kustbevakningstjänsteman har inom de områden som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen (2019:32) rätt att stoppa en vattenskoter för att kontrollera att föraren har rätt att framföra den.

Befogenheterna för en kustbevakningstjänsteman enligt 6 kap. 1 § kustbevakningslagen gäller inte vid kontroller som görs med stöd av denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelser om en polismans rätt att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel finns i polislagen (1984:387).

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka befogenheter som en kustbevakningstjänsteman och en polisman har vid kontroll av förarens behörighet.

Enligt *första stycket* får en kustbevakningstjänsteman stoppa en vattenskoter för att kontrollera om föraren har behörighet att framföra vattenskotern. För att stoppningsrätten ska få användas krävs, till skillnad från vad som gäller enligt bestämmelserna om stoppningsrätt i 3 kap. 16 § kustbevakningslagen, inte att föraren t.ex. uppvisar något beteende som gör att det kan misstänkas att föraren inte har behörighet att framföra vattenskotern eller att framförandet av vattenskotern på något sätt stör ordningen. Med stöd av stycket kan alltså en ren rutin- eller stickprovskontroll utan misstanke om brott göras.

I *andra stycket* anges att befogenheterna i enligt 6 kap. 1 § kustbevakningslagen inte gäller vid kontroller enligt den förevarande lagen. Det innebär att en kustbevakningstjänsteman inte får borda, preja eller föra ett fartyg till hamn vid en sådan rutin- eller stickprovskontroll som utförs med stöd av första stycket. Om det däremot finns en misstanke om brott, gäller reglerna i den brottsbekämpande verksamheten i 3 kap. kustbevakningslagen.

I *tredje stycket* lämnas en upplysning om att en polismans rätt att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel regleras i polislagen.

De åtgärder som får användas för att stoppa en vattenskoter anges i 10 § polislagen och 2 kap. 4 § kustbevakningslagen. Det finns enligt de lagarna också möjligheter att på lägre föreskriftsnivå meddela föreskrifter om vilka åtgärder som får vidtas för att stoppa ett fartyg.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1 och 10.2.

22 § En polisman eller en kustbevakningstjänsteman får vid kontroll enligt 21 § medge att vattenskotern förs till närmaste lämpliga upptagningsplats, trots att föraren inte har rätt att framföra vattenskotern. Ett medgivande får bara lämnas om det kan ske utan att det uppstår någon risk för sjösäkerheten.

I paragrafen regleras möjligheten för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman att medge att en vattenskoter förs till närmast lämpliga upptagningsplats i samband med en kontroll, trots att föraren inte har rätt att framföra vattenskotern.

Paragrafen ger inte föraren en automatisk rätt att köra vattenskotern till land. Det är i stället en möjlighet att göra detta som en polisman och en kustbevakningstjänsteman kan medge om föraren t.ex. inte har någon möjlighet att få hjälp av någon annan person att köra eller bogsera vattenskotern till land. Möjligheten bör utnyttjas restriktivt. Det är i första hand föraren som ansvarar för att se till att vattenskotern körs till land av en behörig förare eller på annat sätt bogseras eller transporteras till land. Först om det står klart att någon sådan möjlighet inte finns, bör det vara aktuellt att utnyttja möjligheten i paragrafen. Ett medgivande bör dock inte ges i alla situationer där föraren inte har en möjlighet att ordna transport av vattenskotern till land. Om den kontrollerande myndigheten har en möjlighet att transportera eller köra vattenskotern till land, bör detta ske i första hand om det inte inverkar negativt på myndighetens andra uppgifter.

Vidare ska vattenskotern föras till närmaste lämpliga upptagningsplats. Med detta avses den upptagningsplats som geografiskt sett ligger närmast kontrollplatsen och som är lämplig för att ta upp vattenskotern på land. Därefter får föraren tillse att vattenskotern hämtas landvägen eller att en förare med behörighet kör hem vattenskotern. Ett medgivande kan alltså inte avse vilken upptagningsplats som helst eller att föraren får köra hem vattenskotern, såvida inte detta faktiskt utgör den närmaste lämpliga upptagningsplatsen.

En förutsättning för att ett medgivande ska kunna lämnas är slutligen att det inte föreligger någon fara för sjösäkerheten. I detta ligger till exempel att föraren måste vara i skick att föra vattenskoter till land. Det kan aldrig godtas att en berusad eller i övrigt medtagen förare för vattenskotern till land. Det bör i normalfallet inte heller godtas att en person under 15 år för vattenskotern till land. En person under 15 år har inte någon rätt alls att framföra en vattenskoter, såvida inte personen har fått dispens för tävlings- eller träningsverksamhet, se 3 d § förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.

23 § Vid en kontroll enligt 21 § ska ett förarbevis som inte har utfärdats i elektronisk form omhändertas av en polisman eller en kustbevakningstjänsteman om förarbeviset har återkallats.

Paragrafen reglerar skyldigheten för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman att vid en kontroll omhänderta ett återkallat förarbevis.

Skyldigheten att omhänderta ett förarbevis blir bara aktuell för det fall förarbeviset har utfärdats i fysisk form. Utgångspunkten är att förarbeviset

ska utfärdas endast i elektronisk form, men en förare kan begära att även få ett fysiskt förarbevis, se avsnitt 6.1.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

Förarbevisregister

24 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett elektroniskt förarbevisregister.

Myndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

Av paragrafen framgår att det ska finnas ett förarbevisregister.

Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om bland annat vilka uppgifter som ska föras in i registret och om direktåtkomst, se upplysningen i 26 § om detta. Av 25 § framgår när personuppgifter får behandlas i registret. Dessa syften styr också vilka uppgifter som rent konkret får tas in i registret.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

25 § Personuppgifter får behandlas i förarbevisregistret om det är nödvändigt för att hantera anmälningar om genomförd utbildning och ärenden om utfärdande av förarbevis och återkallelse av förarbevis.

Personuppgifter som avses i första stycket får även behandlas i registret om det är nödvändigt för att tillhandahålla information som behövs

1. vid Polismyndighetens och Kustbevakningens kontroll av vattenskoterförare enligt 21 §, och

2. i Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamhet i övrigt för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller lagföra brott eller upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

Paragrafen redogör för i vilka syften som uppgifter får behandlas i förarbevisregistret. Uppräkningen är uttömmande.

Av *första stycket* framgår att endast de personuppgifter som är nödvändiga för att hantera anmälningar om genomförd utbildning samt ärenden om utfärdande eller återkallelse av förarbevis får behandlas i registret. En bedömning av vilka uppgifter som är nödvändiga behöver därför göras i förhållande till varje enskild uppgift.

Av *andra stycket* framgår att personuppgifterna i registret som avses i första stycket får behandlas även bl.a. inom Polismyndighetens och Kustbevakningens kontrollverksamhet samt inom ramen för myndigheternas brottsbekämpande verksamhet. Det innebär t.ex. att Polismyndigheten och Kustbevakningen i samband med en kontroll av ett förarbevis giltighet kan få tillgång till uppgifterna i registret.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

26 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vilka personuppgifter som ska registreras i förarbevisregistret, om gallring av dessa uppgifter och om direktåtkomst till förarbevisregistret.

Paragrafen upplyser om att regeringen kan meddela föreskrifter om vissa frågor som rör förarbevisregistret.

Uppräkningen i paragrafen är inte uttömmande eftersom det bara är en upplysning om den möjlighet som regeringen alltid har enligt 8 kap. 7 § regeringsformen. Föreskrifterna kan till exempel avse vilka uppgifter som

får föras in i registret, om gallring av dessa uppgifter samt vilka aktörer som ska få direktåtkomst till registret.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1 och 8.2.

Straff

27 § Den som uppsåtligen framför en vattenskoter utan att vara berättigad till det ska dömas för olovligt förande av vattenskoter till böter.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om bötesstraff för den som framför en vattenskoter utan att inneha förarbevis.

Paragrafen är utformad med 3 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott som förebild. En definition av vad som utgör en vattenskoter finns i 2 §.

För att dömas för brottet krävs att föraren har haft uppsåt att framföra vattenskotern utan att vara berättigad därtill. Kravet på förarbevis regleras i första hand i 3 och 5 §§. I dessa paragrafer anges att ett förarbevis får utfärdas till den som har fyllt 15 år och har genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. I 4 § finns det vissa undantag från kravet på förarbevis som innebär att de förare som faller inom ramen för undantagen inte behöver ha ett förarbevis. Undantag från behörighetskraven gäller t.ex. i statliga myndigheters verksamhet, vid olika typer av räddningsverksamhet, vid övningskörning inom ramen för utbildningen eller i viss tävlingsverksamhet. I 12 § finns särskilda bestämmelser för EES-medborgare, och enligt 22 § kan en vattenskoter i vissa fall få framföras av en obehörig förare efter en kontroll. Vidare finns det vissa övergångsbestämmelser som påverkar frågan om en person är berättigad att föra vattenskoter eller inte.

I likhet med vad som gäller vid olovlig körning ska ett särskilt brott anses föreligga vid varje enskilt tillfälle som en person framför vattenskotern utan behörighet (se NJA 1962 s. 525).

Övervägandena finns i avsnitt 9.1.

28 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter någon att framföra vattenskoter utan att denna är berättigad till det ska dömas till böter.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om bötesstraff för den som tillåter någon att framföra en vattenskoter utan att han eller hon har sådan behörighet.

Paragrafen är utformad med 3 § tredje stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott som förebild.

Paragrafen är tillämplig på t.ex. en vårdnadshavare, arbetsgivare, uthyrare, försäljare eller annan som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter någon att utan behörighet framföra en vattenskoter. Det kan vara fråga om att tillåta att ett barn under 15 år framför en vattenskoter likväl som att tillåta att en vuxen person utan behörighet framför vattenskotern vid t.ex. uthyrning.

För straffansvar är det tillräckligt att den som tillåter det olovliga framförandet av vattenskotern är oaktsam. Kravet på aktsamhet ska ställas högt, i likhet med vad som gäller vid tillåtande av olovlig körning enligt 3 § tredje stycket lagen om straff för vissa trafikbrott. Det ska krävas att

den som t.ex. hyr ut en vattenskoter kontrollerar att hyrestagaren har förarbevis för vattenskoter. Uthyraren måste begära att hyrestagaren visar upp sitt förarbevis tillsammans med en giltig identitetshandling innan uthyrning sker.

Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

29 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 eller 13 § ska dömas till penningböter.

Om förarens identitet genast har kunnat fastställas, ska det inte dömas till straff i fråga om identitetshandlingen.

Paragrafen innehåller bestämmelser om penningböter för den som inte har med sig erforderliga handlingar vid framförandet av vattenskoter.

Av *första stycket* framgår att den som bryter mot kravet i 6 § om att medföra ett giltigt förarbevis eller ett utbildningsintyg, och en giltig identitetshandling ombord vid framförandet av en vattenskoter kan dömas till penningböter. Vidare framgår att för den medborgare i annat EES-land än Sverige som bryter mot kravet i 13 § om att medföra ett utländskt förarbevis, ett intyg om vad beviset omfattar och en giltig identitetshandling ombord också kan dömas till penningböter. Därutöver är det straffbart att inte överlämna eller visa upp handlingarna vid en kontroll. Det kan tänkas att en förare som bryter mot denna paragraf även kör olovligt. Utgångspunkten är att föraren i dessa situationer bör dömas för ett av brotten.

Av *andra stycket* framgår att det inte ska dömas till straff såvitt avser identitetshandlingen om förarens identitet genast har kunnat fastställas. Det kan exempelvis vara fråga om fall där vattenskoterföraren sedan tidigare är känd av den ingripande polismannen eller kustbevaknings-tjänstemannen.

Övervägandena finns i avsnitt 9.3.

30 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ett ogiltigt förarbevis enligt 10 § ska dömas till penningböter.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om penningböter för den som inte överlämnar ett ogiltigt förarbevis till utpekad myndighet.

Skyldigheten att överlämna ett ogiltigt förarbevis till den myndighet som regeringen bestämmer finns 10 §. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ett sådant förarbevis kan alltså straffas för det.

Övervägandena finns i avsnitt 9.4.

Överklagande

31 § Beslut enligt 5, 7, 9, 14, 15, 17 och 20 §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Paragrafen anger vilka förvaltningsbeslut som får överklagas.

De beslut som får överklagas är beslut som rör utfärdande av eller vägran att utfärda förarbevis (5 §), återkallelse av ett förarbevis och bestämmande av spärrtid (7 och 9 §§), tillstånd att bedriva utbildning och förenande av ett tillstånd med villkor (14 och 15 §§), återkallelse av ett sådant tillstånd (17 §) och tillsynsförelägganden (20 §). Paragrafen är uttömmande, vilket

innebär att andra beslut än de som räknas upp inte får överklagas. Ett exempel på en situation som inte får föras till domstol är en utbildares bedömning att en elev inte har genomgått utbildningen med godkänt resultat.

Övervägandena finns i avsnitt 11.

32 § Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än de som avses i första och andra styckena överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Paragrafen innehåller särskilda forumregler vid överklagande av förvaltningsbeslut.

Av paragrafen följer att huvudregeln om att överklagande ska ske till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet har fattats enligt 14 § lagen (1971:28) om allmänna förvaltningsdomstolar inte gäller.

Första stycket omfattar beslut som rör fysiska personer. Vid sådana beslut är klagandens folkbokförings- eller vistelseadress avgörande för till vilken förvaltningsrätt ett beslut ska överklagas. Detta överensstämmer med den reglering som finns beträffande beslut som rör fysiska personer i 8 kap. 3 § körkortslagen (1998:488), 6 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210) och 22 § lagen (1998:492) om biluthyrning.

I *andra stycket* anges vad som gäller för överklagande av beslut som rör juridiska personer. I en sådan situation är det orten för företagets eller verksamhetens ledning som är bestämmande för vilken förvaltningsrätt ett beslut ska överklagas till. En sådan ordning för överklagande av beslut som rör juridiska personer finns även i 6 kap. 4 § tredje stycket yrkestrafiklagen och 22 § lagen om biluthyrning.

I *tredje stycket* anges att beslut i andra fall än de som avses i första eller andra stycket ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades. Om det skulle uppstå en situation där en fysisk person varken är folkbokförd eller vistas i Sverige eller en juridisk person inte har någon verksamhet i Sverige, är det alltså huvudregeln i 14 § lagen om allmänna förvaltningsdomstolar som gäller. Det innebär att orten för beslutet blir avgörande för vilken förvaltningsrätt beslutet ska överklagas till.

Övervägandena finns i avsnitt 11.

33 § Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen anger att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Regler om prövningstillstånd i kammarrätt finns i 34 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291). Om prövningstillstånd inte meddelas, står förvaltningsrättens beslut fast.

Övervägandena finns i avsnitt 11.

Bemyndiganden

34 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. tillstånd och villkor för att bedriva utbildning för att få ett förarbevis,
2. utbildningens mål, innehåll och genomförande,
3. tillsyn.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
2. att den som har beviljats tillstånd att bedriva utbildning enligt denna lag ska lämna uppgifter till den myndighet som för förarbevisregistret.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

I *första stycket* finns bemyndiganden i frågor som också regleras i lagen men där föreskrifterna får innehålla ytterligare krav utöver de som anges i lagen.

Bemyndigandet i *punkt 1* möjliggör alltså föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning för förarbevis för vattenskoter utöver de som anges i 14 och 15 §§. Föreskrifterna kan till exempel omfatta vilka kompetenskrav som personalen hos den som söker tillstånd ska uppfylla. Ett villkor skulle kunna utgöras av en skyldighet att tillhandahålla utbildning vissa angivna tider under året. Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

Bemyndigandet i *punkt 2* möjliggör föreskrifter om utbildningens mål, innehåll och genomförande utöver det allmänna krav på utbildningen som anges i 16 §. Bemyndigandet möjliggör alltså till exempel att målet med utbildningen konkretiseras. Med utbildningens innehåll avses både det faktiska utbildningsinnehållet och uppdelningen i teoretiska och praktiska moment. Vissa utgångspunkter för utbildningen lämnas i 15 §, nämligen att såväl teori som praktik ska ingå, och att utbildningen ska lägga särskild vikt vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv. Bemyndigandet möjliggör föreskrifter om att utbildningen även får ha annat innehåll. Till exempel kan kunskaper om vattenskoterns konstruktion, grundläggande underhåll av vattenskotern och enkel felsökning vid motorproblem omfattas. Med utbildningens genomförande avses i första hand det formella genomförandet, till exempel hur kunskaperna ska säkerställas. Bemyndigandet möjliggör även föreskrifter om t.ex. prov eller annan kontroll av kunskaperna. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Punkt 3 möjliggör föreskrifter om tillsyn utöver de som anges i 18–20 §§. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

I *andra stycket* finns bemyndiganden i frågor som inte regleras i lagen.

Punkt 1 möjliggör föreskrifter om avgifter för tillsyn över utbildningsverksamheten och för ärendehandläggning. Övervägandena finns i avsnitt 12.

Punkt 2 möjliggör föreskrifter om att den som har beviljats tillstånd att bedriva utbildning enligt denna lag ska lämna uppgifter till den myndighet som för förarbevisregistret. Avsikten är i första hand att möjliggöra en rapportering från utbildarna till myndigheten om vilka personer som har

genomgått utbildning med godkänt resultat. Det utesluter dock inte att även andra uppgifter kan krävas in. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021 i fråga om 1, 2, 5, 14–20, 24–26 och 31–34 §§ och i övrigt den 1 maj 2022.

2. Ett förarintyg för fritidsbåt, ett manöverintyg för högfartsbåt eller ett kustskepparintyg som är utfärdat av Nämnden för båtlivsutbildning före den 1 maj 2022 och ett intyg om utbildning för fartygsbefälsbehörighet enligt 2 kap. 2 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal som är utfärdat före den 1 maj 2022 ger rätt att framföra en vattenskoter till och med den 30 april 2023. En förutsättning är dock att ett sådant intyg medförs ombord tillsammans med en giltig identitetshandling och på begäran visas upp för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman.

3. Den myndighet som utfärdar förarbevis får efter ansökan som kommit in senast den 30 april 2023, utan att kravet i 5 § 2 är uppfyllt, utfärda förarbevis till den som har ett intyg som avses i 2.

4. Trots 6 § första stycket får en förare till och med den 31 december 2022 medföra ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord om föraren har genomfört utbildning enligt 5 § första stycket 2 med godkänt resultat och förarbeviset ännu inte har utfärdats och lämnats ut.

5. Instruktörer, lärare eller liknande hos den som har tillstånd att bedriva utbildning för att få ett förarbevis får inom ramen för utbildningsverksamheten framföra en vattenskoter utan förarbevis till och med den 31 december 2022.

Av *punkt 1* framgår att ikraftträdandet av lagen ska ske vid två olika tidpunkter. Lagens huvudkrav, dvs. kravet att ha förarbevis, och de bestämmelser som är kopplade direkt till kravet, exempelvis om skyldigheten att medföra förarbevis och identitetshandling och om kontroll och straff, träder i kraft den 1 maj 2022. Den 1 juli 2021 träder de bestämmelser i kraft som krävs för att utbildningsanordnare ska få tillstånd att bedriva utbildning och att genomföra utbildning. Vid samma datum träder exempelvis föreskriftsbemyndiganden i kraft för att möjliggöra meddelandet av bl.a. bestämmelser om innehållet i utbildningen som behöver ges innan kraven på behörighet träder i kraft. Dessutom träder bestämmelserna om utfärdande av förarbevis och om förarbevisregistret i kraft för att behörig myndighet ska kunna utfärda förarbevis allt efter det att personer genomgår utbildning med godkänt resultat.

I *punkt 2* räknas ett antal intyg upp som ger innehavaren av intyget rätt att framföra en vattenskoter med stöd av intyget under en övergångsperiod som sträcker sig t.o.m. den 30 april 2023. Intyget ska vara utfärdat senast den 30 april 2022 för att ge en sådan rätt. En förutsättning är, på samma sätt som gäller för ett förarbevis för vattenskoter, att intyget och giltig identitetshandling medförs ombord.

Den som har något av de nämnda intygen kan vidare enligt *punkt 3* till och med den 30 april 2023 ansöka om att få ett förarbevis utfärdat utan att utbildningskravet i 5 § 2 är uppfyllt.

I *punkt 4* finns ett undantag från kravet på att medföra förarbevis ombord om utbildning har genomförts, uppgift om detta har lämnats till behörig myndighet och förarbeviset ännu inte har utfärdats. I en sådan situation godtas att föraren tar med sig ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord. Ett liknande undantag finns i 6 § andra stycket, men det gäller

endast en månad från det att utbildningen slutförts. Genom förevarande övergångsbestämmelse kan en förare medföra ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord t.o.m. den 31 december 2022.

Punkt 5 innebär en lättnad från kraven på förarbevis för instruktörer och liknande, under hela 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 15.

18.2 Förslaget till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)

3 kap.

2 § Kustbevakningens direkta brottsbekämpning omfattar brott som rör

1. skyddslagstiftning i

- a) lagen (2004:487) om sjöfartsskydd,
- b) skyddslagen (2010:305), och
- c) lagen (2016:319) om skydd för geografisk information,

2. sjötrafik och sjösäkerhet i

a) lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn,

b) lagen (1983:294) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän flottled,

c) mönstringslagen (1983:929),

d) sjölagen (1994:1009),

e) lagen (1994:1776) om skatt på energi,

f) lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,

g) fartygssäkerhetslagen (2003:364),

h) lagen (2006:263) om transport av farligt gods,

i) barlastvattenlagen (2009:1165), och

j) *lagen (2021:000) om förarbevis för vattenskoter,*

3. vattenförorening och miljö i

a) 10 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, och

b) 29 kap. 1 § första stycket 1 miljöbalken i fråga om utsläpp från fritidsfartyg, samt 29 kap. 2–2 b §§, 4 § första stycket 1 j i fråga om otillåten hantering av ammunition som innehåller bly, 4 a § och 8 § första stycket 12 och 13 samma balk,

4. överträdelser av fiske- och jaktlagstiftning i

a) jaktlagen (1987:259),

b) fiskelagen (1993:787),

c) lagen (1994:1709) om EU:s förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken, och

d) vapenlagen (1996:67),

5. fornminnen och vrak i

a) 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950), och

b) lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia, och

6. Sveriges maritima zoner i

a) lagen (1966:314) om kontinentalsockeln, och

b) lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Brott som har begåtts i Sveriges maritima zoner omfattas alltid av den direkta brottsbekämpningen.

Regeringen får meddela föreskrifter om att ytterligare brott med endast böter i straffskalan ska ingå i den direkta brottsbekämpningen.

Paragrafen innehåller huvudsakligen bestämmelser om vilka brott som omfattas av Kustbevakningens direkta brottsbekämpning.

I *första stycket 2* läggs i uppräknningen till en *ny punkt j* som hänvisar till lagen om förarbevis för vattenskoter.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

Förslag till lag om behörighet för att få framföra vattenskoter

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om krav på att ha behörighet för att få framföra en vattenskoter.

Framförande av vattenskoter

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska gälla för den som framför en vattenskoter.

3 § Om det krävs behörighet för att framföra en vattenskoter enligt bestämmelser som har meddelats med stöd av 2 § ska den som framför vattenskotern medföra en giltig identitetshandling ombord. Föraren ska lämna över identitetshandlingen för kontroll om en polisman eller en kustbevakningstjänsteman begär det.

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om att andra handlingar än som avses i 3 § ska medföras ombord och uppvisas för en polisman eller kustbevakningstjänsteman.

Uthyrning och utlåning av vattenskoter

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska gälla för den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter.

Utbildning

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till en juridisk person att anordna utbildning för att framföra vattenskoter och att godkänna deltagare efter genomgången utbildning.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska gälla för den som anordnar utbildning för framförande av vattenskoter.

Tillsyn och kontroll

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

9 § Tillsynsmyndigheten har i den utsträckning som behövs för tillsynen rätt att på begäran av utbildningsanordnaren få

1. upplysningar och ta del av handlingar, och
2. tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till utbildningsanordnarens verksamhet.

10 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs

1. för genomförande av tillsynen, och
2. för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

11 § En kustbevakningstjänsteman har inom de områden som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen (2019:32) rätt att stoppa en vattenskoter för att kontrollera att föraren innehar behörighet att framföra vattenskotern.

Befogenheterna för en kustbevakningstjänsteman enligt 6 kap. 1 § kustbevakningslagen gäller inte vid kontroller som görs med stöd av denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelser om en polismans rätt att stoppa fordon eller annat transportmedel finns i polislagen (1984:387).

Avgifter

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för handläggning av ärenden och tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Straff

13 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 § döms till penningböter.

Om förarens identitet genast har kunnat fastställas döms inte till straff.

Överklagande

14 § Beslut enligt 10 § denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut av tillsynsmyndigheten enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 15 juli 2021 i fråga om 3, 9–11, 13 och 14 §§, och i övrigt den 15 maj 2021.

Förslag till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 2 § kustbevakningslagen (2019:32) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

2 §

Kustbevakningens direkta brottsbekämpning omfattar brott som rör

1. *skyddslagstiftning* i

a) lagen (2004:487) om sjöfartsskydd,

b) skyddslagen (2010:305), och

c) lagen (2016:319) om skydd för geografisk information,

2. *sjötrafik och sjösäkerhet* i

a) lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn,

b) lagen (1983:294) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän flottled,

c) mönstringslagen (1983:929),

d) sjölagen (1994:1009),

e) lagen (1994:1776) om skatt på energi,

f) lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,

g) fartygssäkerhetslagen (2003:364),

h) lagen (2006:263) om transport av farligt gods, *och*

i) barlastvattenlagen (2009:1165),

h) lagen (2006:263) om transport av farligt gods,

i) barlastvattenlagen (2009:1165), *och*

j) *lagen (2021:000) om behörighet för att få framföra vattenskoter,*

3. *vattenförorening och miljö* i

a) 10 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, *och*

b) 29 kap. 1 § första stycket 1 miljöbalken i fråga om utsläpp från fritidsfartyg, samt 29 kap. 2–2 b §§, 4 § första stycket 1 j i fråga om otillåten hantering av ammunition som innehåller bly, 4 a § och 8 § första stycket 12 och 13 samma balk,

4. *överträdelser av fiske- och jaktlagstiftning* i

a) jaktlagen (1987:259),

b) fiskelagen (1993:787),

c) lagen (1994:1709) om EU:s förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken, *och*

d) vapenlagen (1996:67),

5. *fornminnen och vrak* i

a) 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950), *och*

b) lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia, *och*

6. *Sveriges maritima zoner* i

Bilaga 1

- a) lagen (1966:314) om kontinentalsockeln, och
- b) lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Brott som har begåtts i Sveriges maritima zoner omfattas alltid av den direkta brottsbekämpningen.

Regeringen får meddela föreskrifter om att ytterligare brott med endast böter i straffskalan ska ingå i den direkta brottsbekämpningen.

Denna lag träder i kraft den 15 juli 2021.

Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 2

Efter remiss har yttrande lämnats av Domstolsverket, Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Kalmar tingsrätt, Luleå tingsrätt, Södertörns tingsrätt, Förvaltningsrätten i Linköping, Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Integritetsskyddsmyndigheten, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Kammarrätten i Jönköping, Kommerskollegium, Kustbevakningen, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Statens haverikommission, Transportstyrelsen, Tullverket, Åklagarmyndigheten, Båtbranschens Riksförbund SWEBOAT, Nämnden för båtutbildning, Sjöräddningssällskapet, Svenska Båtunionen, Svenska Kanotförbundet, Svenska Kryssarklubben, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Racerbåtförbundet och Svenska Seglarförbundet.

Därutöver har yttrande lämnats av Borstahusens Segelsällskap, BRP Sverige AB, Friluftsförbundet, Scouterna, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Svensk Försäkring, Svenska Roddarförbundet, Svenska Sjöräddningsföreningen, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund och ett antal privatpersoner.

Sveriges Kommuner och Regioner har fått tillfälle att yttra sig men har avstått.

Båtutbildarna i Sverige, Svenska Sportdykarförbundet och Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbundet har fått tillfälle att yttra sig men har inte svarat.

Den kompletterande promemorians lagförslag

X § Den myndighet som regeringen bestämmer får utfärda ett förarbevis till den som

1. har fyllt 15 år, och
2. har genomgått utbildning för att framföra vattenskoter med godkänt resultat.

X § Utbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska moment. Särskild vikt ska läggas vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv.

X § Tillstånd att bedriva utbildning får beviljas juridiska personer som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt har förutsättningar att bedriva en god utbildning.

Tillståndet får förenas med villkor.

X § Förarbeviset ska återkallas om innehavaren efter fullgjord utbildning har begått 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.

X § Den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om återkallelse. Ett beslut om återkallelse gäller omedelbart.

X § Vid återkallelse ska det bestämmas en tid inom vilken ett nytt förarbevis inte får utfärdas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år. Vid bedömningen av spärrtidens längd ska överträdelsens allvar och övriga omständigheter av betydelse beaktas.

X § Om ett förarbevis har återkallats, ska innehavaren överlämna förarbeviset till den myndighet som regeringen bestämmer.

X § En ansökan om utfärdande av förarbevis efter återkallelse får inte prövas innan spärrtiden löpt ut.

X § Vid en kontroll enligt x § ska ett förarbevis som har återkallats omhändertas av en polisman eller en kustbevakningstjänsteman

X § Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd, eller om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. Bilaga 3

Beslut i andra fall än som sägs i första och andra stycket överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

X § En polisman eller en kustbevakningstjänsteman får vid kontroll enligt x § medge att vattenskotern förs till närmaste lämpliga upptagningsplats, trots att föraren inte har rätt att framföra vattenskotern.

X § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter någon att framföra vattenskoter utan att denna är berättigad till det döms till böter.

X § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ett ogiltigt förarbevis enligt x § ska dömas till penningböter.

X § Kravet på förarbevis i 3 § gäller inte

2. vid utförande av räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet,

3. i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss,

X § Kravet på förarbevis i x § gäller inte för instruktörer, lärare eller liknande personal när de ger utbildning hos den som har tillstånd att bedriva utbildning för att få framföra vattenskoter.

Undantaget gäller till och med den 31 december 2021.

Paragrafer om krav att ha förarbevis, bestämmelser om återkallelse av förarbevis, paragrafer med befogenheter för kontrollerande myndigheter och straffbestämmelser ska träda i kraft den 1 maj 2022. Övriga paragrafer ska träda i kraft den 1 juli 2021.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttrande lämnats av Båtbranschens Riksförbund SWEBOAT, Förvaltningsrätten i Linköping, Havs- och vattenmyndigheten, Kalmar tingsrätt, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Nämnden för båtlivsutbildning, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Svea hovrätt, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Racerbåtförbundet, Svenska Seglarförbundet, Svenska Sjöräddningssällskapet, Transportstyrelsen och Åklagarmyndigheten.

Därutöver har yttrande lämnats av BRP Sverige AB, Friluftsförbundet, Scouterna, Svenska Kanotförbundet och Svenska Roddarförbundet.

Båtlivsutbildarna i Sverige och Svenska Livräddningssällskapet har fått tillfälle att yttra sig men har inte svarat.