



# Svenska Båtunionen

Klimat- och näringslivsdepartementet  
Naturmiljöenheten

Dnr KN2023/01574

## Yttrande gällande betänkandet "Ändrade regler för vattenskoter"

Svenska Båtunionen har givits tillfälle att yttra sig gällande rubricerat betänkande och lämnar följande synpunkter avseende hur ändrade regler för vattenskoter kommer att påverka våra medlemmar, det vill säga drygt 915 båtklubbar och deras mer än 184 000 medlemmar.

### *Svenska Båtunionens synpunkter*

**Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att vattenskoterförordningen ska upphävas.**

**Svenska Båtunionen tillstyrker bedömningen om att föreskrifter meddelade med stöd av vattenskoterförordningen ska upphävas samtidigt som förordningen.**

**Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om ett förbud mot vattenskoterkörning i naturreservat.**

**Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om att länsstyrelsen ska få utökad och förtydligad möjlighet att föreskriva om förbud mot vattenskotrar i vattenområden.**

**Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om att vägledning kring hur sjötrafikförordningen kan tillämpas för att inte oacceptabla störningar ska uppkomma.**

**Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att länsstyrelserna ska få i uppdrag att se över vilka vattenområden som behöver regleras med sjötrafikföreskrifter.**

**Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om att listan över brott som leder till återkallelse av förarbevis ska utökas.**

**Svenska Båtunionen delar inte utredningens bedömning gällande att Transportstyrelsen ska utreda förutsättningarna för införande av ett register för vattenskotrar.**

**Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att Transportstyrelsen ska få i uppdrag att samla information om vattenskoterkörning.**

### *Sammanfattning av utredningen*

Utredningens uppdrag var att utreda hur användningen av vattenskotrar och andra vattenfarkoster med liknande störningsbild bör regleras och syftet var att säkerställa att användningen av sådana farkoster inte medför oacceptabla störningar för människors hälsa eller miljön.

Utredningen slår fast att giltigheten i nuvarande vattenskoterförordning från 1993 har ifrågasatts och prövats i två tillfällen i EU-domstol. I praktiken är vattenskoterförordningen inte förenlig med EU-rätten vilket medför att den inte har kunnat tillämpas av kontrollerande myndigheter. Utredningen menar därför att ny reglering av vattenskotrar behövs utifrån dagens förutsättningar.

Utredningen föreslår i huvudsak att den befintliga vattenskoterförordningen, och föreskrifter meddelade med stöd av vattenskoterförordningen, ska upphävas. Istället ska ett generellt förbud mot vattenskoterkörning i naturreservat införlivas. Till detta föreslår utredningen att länsstyrelserna får en utökad och förtydligad möjlighet att föreskriva om förbud mot vattenskotrar i vattenområden genom ändringar i sjötrafikförordningen. Länsstyrelserna ges även i uppdrag att se över vilka områden som behöver skyddas med sjötrafikföreskrifter.

Utredningen föreslår också att antalet brott som ska föranleda återkallelse av förarbevis för vattenskotter ska utökas, att Transportstyrelsen ska vara ansvarig för att tillhandahålla information om vattenskotrar och att Transportstyrelsen ska utreda förutsättningarna för ett register för vattenskotrar.

#### *Bakgrund till Svenska Båtunionens synpunkter*

##### **Avsnitt 7.2 - Vattenskoterförordningen ska upphävas, s. 176**

Svenska Båtunionen delar utredningens uppfattning och tillstyrker förslaget. 1993-års vattenskoterförordning har under lång tid inte kunnat tillämpas och bör upphävas.

##### **Avsnitt 7.3 - Föreskrifter meddelade med stöd av vattenskoterförordningen ska upphävas samtidigt som förordningen, s. 185**

Svenska Båtunionen delar utredningens uppfattning och tillstyrker förslaget.

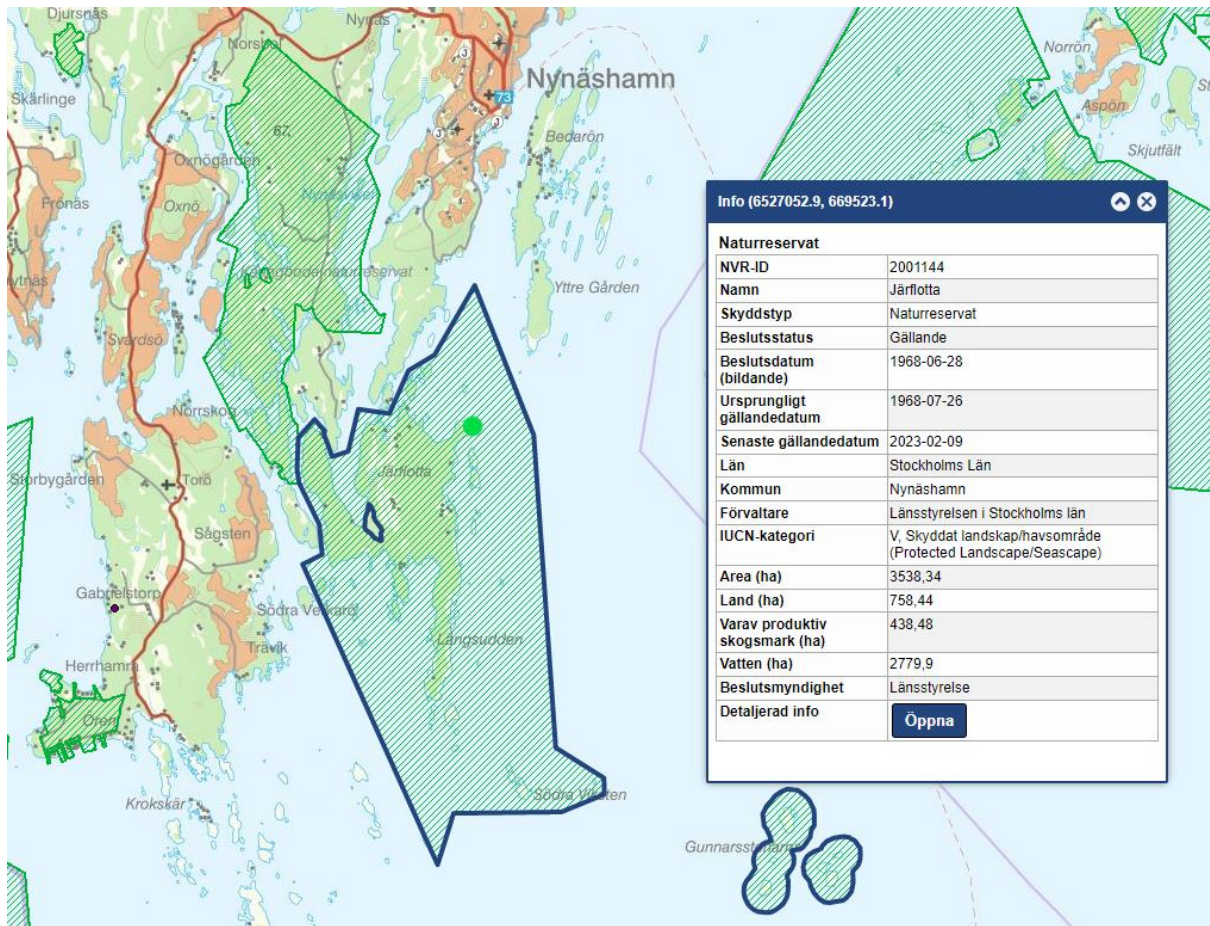
##### **Avsnitt 7.4 - Ett förbud mot vattenskoterkörning i naturreservat, s. 186**

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget av flera skäl. Utredningen bedömer att drygt 2 000 naturreservat med vattenområden större än 1 hektar blir tillgängliga om vattenskoterförordningen upphävs, och föreslår därför ett generellt förbud för vattenskoterkörning i naturreservat. Undantag gäller för samhällsviktig verksamhet, i allmän farled och om länsstyrelsen beslutat om föreskrifter som reglerar vattenskoterkörning i naturreservatet.

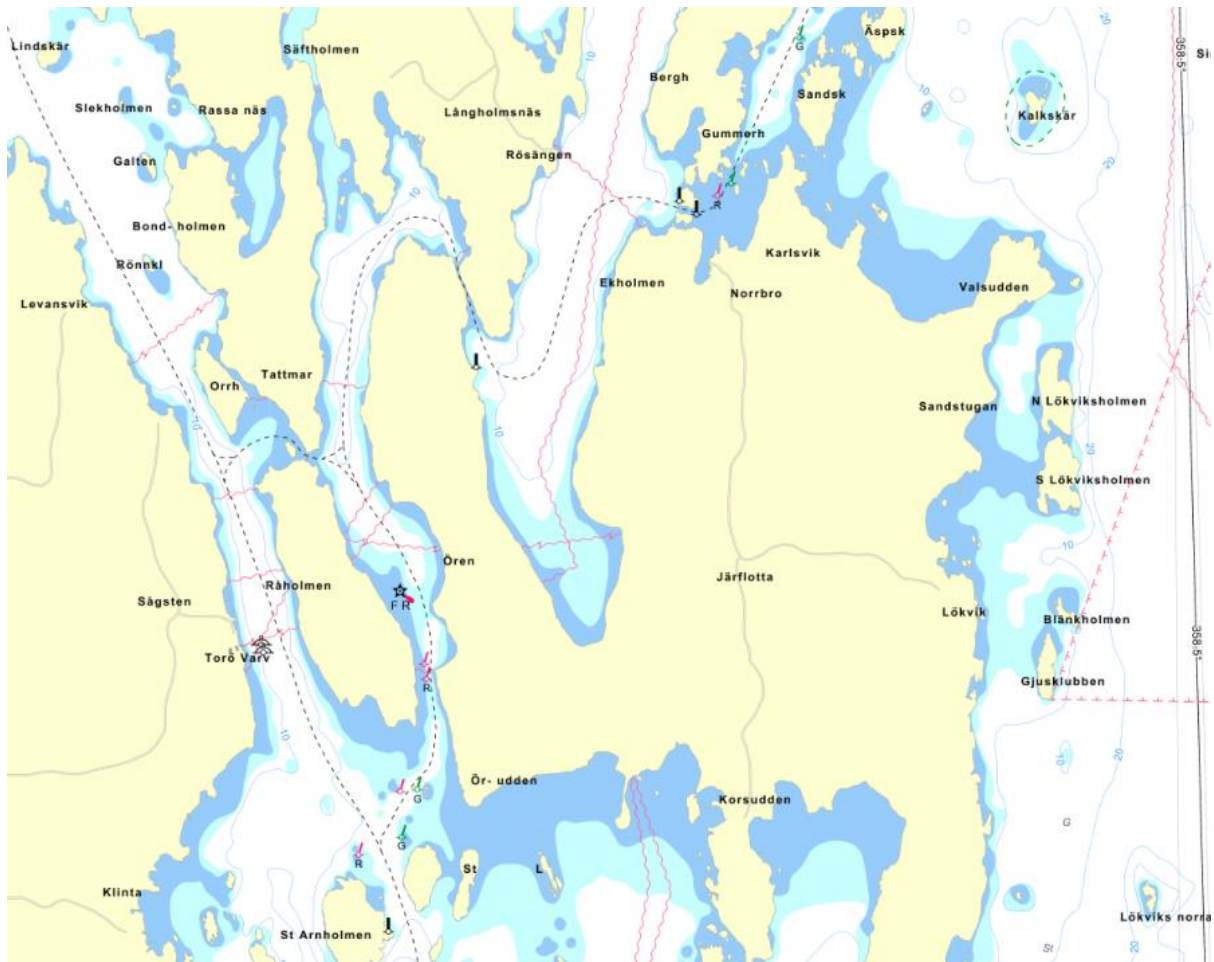
För det första, till skillnad från andra skyddsvärda områden som till exempel fågel- och sälskyddsområden är naturreservat inte utmärkta i sjökort, vilka används för navigering på sjön. Regelverket kan därför göra vattenskoterförare till ofrivilliga lagbrytare som normalt använder sjökort. Information om naturreservat, exempelvis var de är belägna, finns bland annat att hämta på Naturvårdsverkets kartverktyg *Skyddad Natur* och på länsstyrelsens *Webbgis*. Att kräva att en vattenskoterförare ska planera sin rutt genom att titta i dessa verktyg först är varken rimligt eller proportionerligt.

För det andra, undantaget som innebär att en vattenskoter får framföras i allmän farled genom ett naturreservat blir omöjligt att tillämpa. Detta eftersom det inte finns en tydlig definition på hur bred en allmän farled är, vilket innebär att gränsen mellan där allmän farled slutar och naturreservatet börjar inte går att fastställa. Här uppstår ett oppenbart problem kring bevisbördan.

Ta följande som exempel. En vattenskoterförare vill ta sig från Nynäshamn till Torö i Stockholms södra skärgård. I kartverktyget *Skyddad Natur* ser vi att naturreservatet Järflotta sträcker sig ända ned till Södra Viksten och naturreservatet Käringboda möter upp och delar Dragfjärden mellan de två naturreservaten. Vattenskoterföraren kan då välja att köra runt naturreservatet Järflotta, men det blir en väldigt lång omväg utomskärs i oskyddat vatten vilket kan vara farligt för ovana förare och innebär högre utsläpp då sträckan är avsevärt längre.



Tittar vi på sjökortet så ser vi att det går en allmän farled inomskärs - genom Dragets kanal och Dragfjärden. För vattenskoterförelaren är det ett mycket mer attraktivt alternativ att ta eftersom allmän farled är ett undantag. Problemet är att Dragets kanal är 5 meter brett. När slutar allmän farled och när börjar naturresevatet? Hur ska det kontrolleras?



För det tredje, förslaget innebär ett hinder för friluftsliv. En vattenskoterförelare som innehar förarbevis, tillämpar gott sjömanskap och som vill besöka ett naturreservat för exempelvis rekreation eller t.ex. fågelskådning nekans nu den möjligheten. Förslaget innebär således en stor inskränkning i möjligheten att utöva ett vattenburet friluftsliv för den som väljer vattenskoter istället för fritidsbåt.

För det fjärde, förslaget reglerar farkosten och inte beteendet. Utredningen slår fast att en vattenskoter, oavsett sittmaskin eller stämaskin, är att betrakta som ett fartyg. Och att det inte är fartyget i sig som är själva problemet utan beteendet, det vill säga buskörning nära badande eller utövare av friluftsliv. Svenska Båttunionen är starkt kritiska till att utredningen väljer att reglera farkosten istället för beteendet.

#### **Avsnitt 7.5 - Länsstyrelsen ska få utökad och förtydligad möjlighet att föreskriva om förbud mot vattenskotrar i vattenområden, s. 203**

Svenska Båttunionen avstyrker förslaget. Enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300) har länsstyrelsen rätt att meddela föreskrifter om begränsningar och förbud, om föreskriften behövs från miljösynpunkt eller av sjösäkerhetsskäl.

Svenska Båttunionen anser det inte nödvändigt att explicit föra in *vattenskoteråkning* i 2 kap. 2 § första stycket för att på något sätt förtydliga att vattenskotrar omfattas av förordningen. Snarare anser Svenska Båttunionen att föreskriften ska vara av generell karaktär för att kunna tillämpas på ett korrekt sätt. Det råder inte heller någon tvekan om att förordningen redan idag omfattar vattenskotrar eftersom förordningen avser samtliga fartyg i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon (2 kap. 1 §). Att explicit föra in *vattenskoteråkning* i förordningen är dessutom en variant av särreglering som Svenska Båttunionen är starkt kritisk till.

#### **Avsnitt 7.7 - Vägledning kring hur sjötrafikförordningen kan tillämpas för att inte oacceptabla störningar ska uppkomma, s. 209**

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget. Utredningen har inte kunnat presentera en definition om vad en *oacceptabel störning för människors hälsa och miljön* är, och innan en sådan definition finns på plats ser Svenska Båtunionen inte förslaget som rimligt. Därtill ifrågasätter Svenska Båtunionen varför utredningen vill få till en offensiv tillämpning av föreskriftsrätten, när utredningen inte heller kunnat presentera hur stort problemet med vattenskoterkörning är i dag annat än utifrån subjektiva bedömningar från enskilda individer.

#### **Avsnitt 7.8 - Länsstyrelsen ska få i uppdrag att se över vilka vattenområden som behöver regleras med sjötrafikföreskrifter, s. 210**

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget. Eftersom vattenskoterförordningen föreslås upphävas anser Svenska Båtunionen att det är rimligt att länsstyrelserna får i uppdrag att se över vilka vattenområden som eventuellt behöver skyddas.

#### **Avsnitt 7.10 - Listan över brott som leder till återkallelse av förarbevis ska utökas, s. 213**

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget. De skäl som leder till återkallelse av förarbevis enligt lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter är fullt tillräckliga. Att utredningen föreslår att listan över brott ska utökas, då framför allt med brott mot områdesskydd och vissa artskyddsbrott, är Svenska Båtunionen kritiska till av flera skäl.

För det första bör brott som leder till återkallelse ha en sjötrafikkriminell grund, vilket bland annat brott mot områdesskydd (29 kap. 2 § tredje punkten miljöbalken) inte har. För det andra skulle det innebära en särreglering av vattenskotrar jämfört med andra fritidsbåtar. Det kan inte anses rimligt att en vattenskoterförare kan lagföras för ett brott mot områdesskydd eller artskydd, medan andra fritidsbåtsförare inte alls berörs. För det tredje anser Svenska Båtunionen att en eventuell översyn av brott som är återkallelsegrundande bör utredas enskilt och mer ingående än vad denna utredning har haft möjlighet till.

#### **Avsnitt 7.11 - Transportstyrelsen ska utreda förutsättningarna för införande av ett register för vattenskotrar, s. 217**

Svenska Båtunionen delar inte utredningens bedömning och ser inte att fördelarna med ett register skulle väga upp för de kostnader som ett register skulle medföra (17 miljoner kronor enligt utredningens uppskattning), varken för den enskilde vattenskoterföraren eller för skattekollektivet i stort. För Svenska Båtunionen är det framför allt två enskilda frågor som bör beaktas i diskussionen om ett register - huruvida ett register skulle bidra till en ökad sjösäkerhet och minska antalet olycksfall samt minska miljöpåverkan.

Gällande antalet olycksfall med vattenskoter befinner vi oss i dagsläget på väldigt låga nivåer. Enligt Transportstyrelsens statistik över vattenskoterolyckor omkom ingen person och 15 personer skadades under 2022. Det var en markant nedgång i olycksstatistiken jämfört med 2021 då tre personer omkom och 22 personer skadades. Troligen kan det hänvisas till införandet av lagkrav på förarintyg för vattenskoter fr.o.m. 2022-05-01. Att bokstäver och siffror på vattenskotern skulle leda till färre antal olyckor har Svenska Båtunionen svårt att se.

Redan idag är vattenskotrar lika eller ännu mer miljövänliga jämfört med andra vattenfarkoster. Sedan 90-talet har teknikutvecklingen medfört mycket lägre bullernivåer och effektivare motorer med lägre bränsleförbrukning. Dessutom bottenmålas inte vattenskotrar med biocidinhållande båtbottnfärg. Ett argument som förs fram är att en vattenskoter kan ta sig in på grunda vatten och därför påverka bottenlevande växter och fiskar negativt. Argumentet är dock inte verklighetsförankrat då en vattenskoterförare undviker grunda vatten på grund av risken att sand, sjögräs eller dylikt skulle sugas in i vattenjetaggregatet vilket medför stora skador på drivsystemet. Svenska Båtunionen ser inte hur ett vattenskoterregister skulle minska miljöpåverkan.

Utredningen lyfter framförallt fram att ett vattenskoterregister skulle underlätta för kontrollerande myndigheter, Polismyndigheten och Kustbevakningen, att klara upp brott och åtalsanmäla vattenskoterförare för brott. Svenska Båtunionen ser inte hur ett register skulle lösa problematiken med buskörande eller störande beteende. Här krävs snarare resurser till kontrollerande myndigheter så att de kan befinna sig på de platser där exempelvis buskörning med vattenskoter är vanligt förekommande. Gällande grövre kriminalitet där en vattenskoter används som flyktmedel eller för smuggling har Svenska Båtunionen svårt att se hur en registreringsskylt skulle hjälpa. Likväl som på fordonssidan kan en registreringsskylt plockas bort eller förfälskas, vilket även gäller för övergivna vattenskotrar.

### **Avsnitt 7.13 - Uppdrag till Transportstyrelsen om information om vattenskoterkörning, s. 228**

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget. För de personer som äger en vattenskoter, eller planerar att köpa en vattenskoter, underlättar det om all information finns samlad hos en myndighet. Med tanke på att Transportstyrelsen redan i dag har utvecklat och tagit fram *Vattenskoterwebben* så ser Svenska Båtunionen det som naturligt att även Transportstyrelsen får i uppdrag att samla all information rörande vattenskoterkörning - och lämpligtvis i *Vattenskoterwebben*.

#### **Kommentar gällande störningsbilden**

Svenska Båtunionen delar inte utredningens analys av störningsbilden och anser att utredningen varken samlat in eller har kunnat presentera tillfredsställande underlag för när, var eller hur ofta störningar sker. Utredningen har inte heller kunnat definiera vad en oacceptabel störning är.

Till att börja med särskiljer utredningen på störningar och olägenheter för människors hälsa och störningar för miljön. Störningsbilden för människors hälsa gäller främst buskörning och störande körning nära badande, andra vattenfarkoster samt buller. Det kan finnas en rädsla för att bli påkörd, risk för kollision eller svallbildning.

Svenska Båtunionen delar bilden av att buskörningen är störande och att körmönstret hos en vattenskoterförare till viss del kan särskilja sig från övriga vattenfarkoster. Med det sagt bör då beteendet regleras och inte farkosten. Svenska Båtunionen anser att det i dagsläget finns tillfredsställande regelverk för att just reglera beteendet. Nämligen sjölagen, åldersgräns, krav på förarbevis samt möjligheten för Polis och Kustbevakning att utfärda ordningsbot. Det som däremot saknas är resurser till Polis och Kustbevakning. Utredningen skriver själva (kap. 4.5.3, sid. 76) att "Varken Polismyndigheten eller Kustbevakningen för särskild statistik över olika båttyper. Det går därför inte att avgöra om vattenskoterförare står för en större andel av rapporterade fall av vårdslöshet eller fartöverträdelser än övriga sjötrafikanter". Svenska Båtunionen anser att utredningen inte har kunnat påvisa störningens omfattning gällande människors hälsa.

Utredningen föreslår att vattenskoterförordningen ska ersättas med ett förbud mot vattenskoterkörning i naturreservat och framför att "det finns ett behov av att säkerställa att vattenskoterkörning inte ökar i skyddade områden och leder till oacceptabla störningar för miljön" (kap. 7.4, sid. 187). Inget mer ingående framförs om vilken miljöpåverkan en vattenskoter har i detta kapitel. I kapitel 4.4 - Användningen av vattenskotrar kan medföra en negativ miljöpåverkan - går utredningen igenom den potentiella miljöpåverkan en vattenskoter har. Utredningen inleder med att definiera vad en störning är, men inte vad en oacceptabel störning är. I följande kapitel beskriver utredningen, väl ingående, utsläpp till luft och vatten, störningar på marina däggdjur, störningar för fåglar och andra djur, risk för skador på bottnar och uppgumling och spridning av smittsamma sjukdomar och invasiva arter. Helhetsintrycket blir att en vattenskoter har en massiv påverkan på miljön.

Vid närmare granskning kan vi dock konstatera att underlaget inte är tillfredsställande.

I kap. 4.4.2 (sid. 61) framförs att "Kunskapsläget avseende hur användning av vattenskotrar påverkar miljön är förhållandevis dålig". I kap. 4.4.2 (sid. 64) står det gällande utsläpp att "Utvecklingen har medfört att utsläppen från motorerna minskat med cirka 90 procent jämfört med de motorer som användes på 1990-talet" och att "Det saknas uppgifter om specifikt vattenskotrar utsläpp" samt att "Utsläppen från vattenskotrar är alltså förhållandevis små jämfört med övriga fritidsbåtars utsläpp i Sverige".

Vidare i kap. 4.4.4 (sid. 66) står det att "Det saknas specifika studier om påverkan från fritidsbåtar, däribland vattenskotrar, avseende tumlare" samt "Det saknas även studier om hur vattenskotrar påverkar sälar". I kap. 4.4.5 (sid. 69) framgår att "Det finns ett gott kunskapsunderlag avseende hur fritidsbåtar påverkar fåglar" men att "Det är därför osäkert om de vattenskotrar som förekom i studien är jämförbara med de modeller som används i dag".

Kapitel 4.4.6 (sid. 71) behandlar risk för skador på bottnar och uppgumling av sediment i grunda och vågskyddade miljöer. Utredningen för fram att "I grunda skyddade områden där nyttjandet från båtar är intensivt minskar mängden bottenvegetation till ungefär hälften" men att "Det finns studier som indikerar att vattenskotrar ger upphov till mindre svall och uppgumlande vattenrörelser än propellerdrivna motorbåtar vid samma djupförhållanden". Utredningen poängterar flertalet gånger att vattenskotrar har störst påverkan

på grunda och vågskyddade miljöer för att en vattenskoter kan föras fram i grunda vatten. Utredningen hänvisar till en studie (sid. 72) där tryckförändringar vid en passage med vattenskoter på 0,45 meter djup påverkade mortaliteten hos laxägg. Det framförs dock att vattenskotrar inte bör köras på vatten grundare än 0,8 meter i meningen efter.

Bara för att det är tekniskt möjligt att köra en vattenskoter i grunda vatten innebär inte att vattenskoterförare ofta gör det - tvärtom. I grunda vatten är det stor risk för att sand, sjögräs eller dylikt sugas in i vattenjetaggregatet och orsakar stora skador på drivsystemet. BRP, som äger vattenskotermärket Sea-Doo, skriver i sin instruktionsbok gällande djupgående "Att köra upp vattenskotern på strand rekommenderas inte. Kör långsamt mot stranden och stäng av motorn innan vattendjupet är mindre än 90 cm under skrovets lägsta punkt akterut. Dra sedan upp vattenskotern på stranden. Att köra vattenskotern på grundare vatten kan leda till skador på drivsystemets komponenter. Stäng alltid av motorn innan vattendjupet är mindre än 90 cm och använd aldrig back eller broms".

Vidare skriver utredningen i kapitel 4.5.1 (sid. 73) att "Det saknas även uppgifter om hur vattenskoterförare använder sina vattenskotrar. Det avser uppgifter om hur mycket de används, när under året de används och vilka områden som de körs i".

Sammanfattningsvis, Svenska Båtunionen ser det som väldigt beklagligt att utredningen målar upp en negativ bild av den påverkan som vattenskotrar har på miljön, när det mellan raderna saknas underlag för att styrka ett sådant påstående.

#### **Avslutande kommentar**

Svenska Båtunionen är en paraplyorganisation som representerar drygt 915 båtklubbar och 184 000 enskilda båtklubbsmedlemmar. Organisationen har lång erfarenhet av båtlivsfrågor och verkar för en bättre miljö och en utökad möjlighet till ett vattenburet friluftsliv. Vi arbetar aktivt för att minska påverkan från fritidsbåtar i våra vatten och natur. Friluftsutövandet, i båten eller med vattenskotern genom en båtklubb, är kärnan i den svenska samhällskulturen som vi värnar om.

Utredningens förslag om att upphäva vattenskoterförordningen är välkommet. Regelverk som inte går att tillämpa rättsligt skapar förvirring bland utövare och bör avskaffas. Svenska Båtunionen anser dock inte att vattenskoterförordningen behöver ersättas med nya regelverk, såsom utredningen föreslår med ett generellt förbud i naturreservat.

2019 infördes åldersgräns på 15 år för att köra vattenskotrar och 2022 infördes krav på förarbevis för vattenskotrar. Samtidigt har Polisen och Kustbevakningen fått möjligheten att utfärda ordningsbot om en vattenskoterförare begår brott mot sjölagen (s.k. störande eller onödig störning). Svenska Båtunionen anser att dessa regelverk behöver få gälla en längre tidsperiod innan de analyseras och utvärderas, och framför allt innan nya regelverk implementeras.

Därtill anser Svenska Båtunionen att särregleringar bör undvikas. Alla vattenfarkoster bör verka under samma regelverk, oavsett typ av motor eller framdrivnings sätt, då det är beteendet som eventuellt behöver regleras och inte vattenfarkosten.

Svenska Båtunionen,

Stockholm  
2023-05-17

Christer Eriksson  
Ordförande

Carl Rönnow  
Sakkunnig