



Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
cc:monika.przedpelska-  
ostrom@regeringskansliet.se

## Promemoria rörande förslag på förarbevis för vattenskoter

Polismyndigheten tillstyrker förslagen men vill framhålla följande synpunkter.

Sammanfattningsvis välkomnar Polismyndigheten förslaget om införande av förarbevis för vattenskoter som ett första steg i arbetet med att reglera användandet av vattenskoter till sjöss. För att komma till rätta med den underliggande problematiken bör dock övervägas att reglera hela fritidsbåtssegmentet i samma riktning. Polismyndigheten anser vidare att det är nödvändigt att förslaget kompletteras med mer kraftfulla åtgärder. Det bör övervägas att införa en rätt till förverkande i vissa fall, vilket ger möjlighet att begränsa den faktiska användningen av vattenskotrar i situationer när övriga åtgärder visar sig vara otillräckliga. Det bör också införas möjlighet att föra register över vattenskotrar i syfte att förenkla och effektivisera arbetet inom främst utredning och lagföring.

### Lagstiftningens tillämpningsområde (avsnitt 3)

Polismyndigheten vill inledningsvis framhålla att det centrala målet med förslagen lagstiftning måste vara att komma till rätta med vissa olämpliga beteenden till sjöss; en problematik som sedan lång tid är känd av Polismyndigheten. Vattenskotern som sådan är därmed av sekundär betydelse för stävjandet av störande och oaktsamma beteenden. I likhet med vad som tidigare framhållits från både myndighetshåll och branschaktörer vore därför en reglering av hela fritidsbåtssegmentet att föredra. Grunden till den vårdslösa körningen med vattenskoter har främst varit okunskap om sjövägsregler hos föraren men även en likgiltighet hos vissa personer om både lagar och regler samt uppkomna faror för tredje man i samband med körning av vattenskoter. Under sommaren 2020 har Polismyndigheten sett en stor ökning av mindre snabbgående fritidsbåtar<sup>1</sup> där ett liknande beteende uppvisats. Med anledning av det anser Polismyndigheten att det bör övervägas att införa krav på att ha ett teknikneutralt körkort eller förarbevis för alla snabbgående båtar för fritidsbruk som idag inte omfattas av krav på körkort/förarintyg<sup>2</sup>, inklusive vattenskoter. Risken för

<sup>1</sup> I det följande används benämningen för båt som definieras i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

<sup>2</sup> Av kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar framgår att fritidsbåt, vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4

personskada blir inte mindre om man kör en snabb båt jämfört med om man kör en vattenskoter. Om det sätts begränsningar på vattenskotrar som separat farkost kan det finnas risk för att framförandet av andra båtar som saknar liknande begränsningar ökar.

Med hänvisning till begränsningar i det uppdrag som resulterade i Transportstyrelsens rapport, vilken legat till grund för nu föreliggande förslag, är det dock bra att behörighetskrav för framförande av vattenskotrar nu införs. Det är vidare bra att föreslagen definition i 3 § förslaget till förordning (2021:000) om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskotrar ("vattenskotarförordningen") inte är onödigt begränsande vad gäller vattenfarkostens drivkälla.

Om tillämpningsområdet inte kommer att utvidgas inom ramen för befintlig lagstiftningsprocess bör det enligt Polismyndigheten övervägas att inom en snar framtid ta initiativ till en reglering som omfattar oönskade beteenden vid framförande av även andra snabbgående båtar för fritidsändamål. I det sammanhanget kan de kriterier för fartyg som aktualiseras vid sjöfylleri vara vägledande.<sup>3</sup>

### **Ett vattenskoteregister**

Utöver det som anförts om ett helhetsgrepp kring reglering avseende fritidsbåtssegmentet anser Polismyndigheten att det av även andra skäl finns risk för att regleringen inte kommer leda till de effekter som eftersträvas. Dessa farhågor grundar sig främst i avsaknaden av ett register för vattenskotrar. Ett sådant register är en förutsättning för att kunna lagföra personer som brutit mot de krav som uppställs i föreslagen reglering. Utan ett existerande vattenskoteregister kommer fokus i brottsutredningar där den misstänkte bestrider ansvar till stor del behöva läggas på att ta fram bevisning kring frågan om aktuell farkost faller in under definitionen för vattenskotrar. Utfallet av förundersökningar skulle därmed i alltför hög grad bli avhängigt tekniska undersökningar – åtgärder som inte står i proportion till aktuellt straffvärde.

Ett vattenskoteregister med uppgifter om bland annat ägare, fabrikat, teknisk prestanda och övriga specifikationer avseende farkostens längd m.m. skulle innebära att farkoster som finns i registret och som uppfyller definitionen för vattenskotrar i 3 § förslaget till vattenskotarförordning presumeras vara vattenskotrar. Registret fyller vidare en funktion vid uthyrning eller utlån av vattenskotrar genom att det ger utökade möjligheter vid eftersökning av vem som i ett enskilt fall kan ha hyrt ut eller lånat ut aktuell farkost. Slutligen är en registreringsskylt/annan märkning avgörande för ett signalement vid exempelvis identifiering efter obehörigt avvikande från olycksplats. Vattenskoteregistret är i princip en nödvändig förutsättning för att nå effektivitet och resultat vid utredning och lagföring av eventuella överträdelser.

---

meter, får föras endast av den som har nautisk utbildning på nivå kustskepparintyg. För övriga fritidsbåtar gäller inte något krav på förarbevis eller annan utbildning.

<sup>3</sup> 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009).

### **Möjlighet till förverkande (avsnitt 7)**

Polismyndigheten instämmer i bedömningen att en straffsanktion i flertalet fall kommer att utgöra ett effektivt medel mot det icke önskvärda beteendet. Där-  
emot erfar Polismyndigheten att det finns situationer av vanemässigt framfö-  
rande där detta inte kommer att vara en tillräcklig åtgärd och efterfrågar därför  
en rättslig grund för mer ingripande åtgärder, motsvarande 7 § lagen  
(1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Förverkande bör även kunna komma  
i fråga beträffande 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 lämp-  
ligt med sanktioner som riktas mot vattenskotern, i syfte att begränsa använ-  
dandet. Detta verktyg skulle även kunna användas i andra situationer när det  
finns anledning att förena straffsanktionen med en mer kraftfull åtgärd. En  
sådan åtgärd är motiverad såväl från ett medborgarperspektiv som utifrån  
brottsbekämpningsuppdraget.

### **Synpunkter ur ett dataskyddsperspektiv**

#### *Användning av uppgifterna i förarbevisregistret (avsnitt 5)*

I 22 § förslaget till vattenskotarförordning anges för vilka ändamål personupp-  
gifter får behandlas i förarbevisregistret. I 25 § finns ett förslag på att bl.a.  
Polismyndigheten ska få medges direktåtkomst till samtliga uppgifter utom  
kontaktuppgifter och uppgifter om avgifter i förarbevisregistret. Denna di-  
rektåtkomst är som framkommer i promemorian en förutsättning för att Polis-  
myndigheten ska kunna utföra sitt tillsynsuppdrag på ett effektivt sätt. Den  
tillsynen ryms inom de ändamålsbegränsningar som framgår av 22 §. Polis-  
myndigheten behöver också, för att kunna fullgöra sin uppgiftsskyldighet en-  
ligt 10 §, använda direktåtkomsten för att kontrollera om personer som dömts  
för de brott som räknas upp i 9 § första stycket har förarbevis. Ändamålet med  
en sådan behandling ryms inte inom uppräknningen i 22 §, då den inte avser  
kontroll av behörigheter för förare och inte heller ligger inom Polismyndighet-  
ens brottsbekämpande uppdrag. Om ändamålsbegränsningen i 22 § även om-  
fattar tillgång till uppgifterna genom direktåtkomst behöver lagrummet därför  
kompletteras.

Ett förtydligande bör införas om att sådan direktåtkomst bara får medges med  
de ändamålsbegränsningar som finns i 22 § om detta är avsett. Detta förutsät-  
ter som angetts att ändamålen utvidgas enligt ovan. Polismyndigheten lämnar  
vid sådant förhållande följande förslag på tillägg till 25 §: *Sådan direktåtkomst  
kan medges för de ändamål som framgår av 22 §.*

#### *Behandling av personuppgifter vid kontrollerna (avsnitt 8.1.2)*

I samverkan mellan Polismyndigheten och Transportstyrelsen har det fram-  
kommit att myndigheterna har olika synsätt på hur personuppgiftsansvaret  
fördelas i vissa typsituationer. En sådan fråga är vem som är personuppgiftsan-  
svarig och vilket regelverk som ska tillämpas när en myndighet fått direktå-  
tkomst till uppgifter hos en annan myndighet. Enligt Polismyndighetens me-  
ning är Polismyndigheten personuppgiftsansvarig för den behandling som det  
innebär när tjänstemän hos Polismyndigheten tar del av uppgifter genom di-  
rektåtkomst. Detta gäller även sökning och läsning. Behandlingen sker då, om

den sker som ett led i Polismyndighetens brottsbekämpande uppdrag, med stöd av brottsdatalagen (2018:1177) och lag (2018:1693) om polisens behandling av personuppgifter inom brottsdatalagens område. Polismyndigheten välkomnar utifrån ovan nämnda oenigheter att det är tydligt i promemorian under avsnitt 8.1.2 att Polismyndigheten vid direktåtkomst har sitt rättsliga stöd i brottsdatalagen.

#### *Rapporteringskyldighet (avsnitt 3.6)*

Polismyndigheten ska enligt förslaget underrätta Transportstyrelsen om vissa uppgifter enligt 10 § förslaget till vattenskoterförordning. Polismyndigheten och Transportstyrelsen har inom ramen för samverkan även uppmärksammat att myndigheterna har olika syn på personuppgiftsansvarets fördelning vid rapportering av uppgifter. Polismyndigheten välkomnar därför också den redogörelse som finns på sid. 34 i promemorian av vilken det framgår att det är Polismyndigheten som är personuppgiftsansvarig för rapportering av uppgifter. Polismyndigheten skulle även vilja framföra att vår uppfattning är att personuppgiftsansvaret är detsamma oberoende av vilken teknisk lösning myndigheterna kommer överens om för rapporteringen.

#### **Ikraftträdandet (avsnitt 11)**

I promemorian föreslås att kraven ska träda i kraft den 15 maj 2021 beträffande utbildningsanordnarna respektive den 15 juli 2021 beträffande kravet att ha förarbevis. Enligt promemorian finns det uppskattningsvis 25 000 – 35 000 vattenskotrar i omlopp. Därtill kommer att antalet potentiella förare sannolikt är betydligt fler. Polismyndigheten delar utifrån dessa omständigheter inte bedömningen att förslagen innebär att den som avser att framföra en vattenskotter under kommande säsong ges rimlig tid att genomgå föreskriven utbildning. Detta oaktat att vissa kategorier av förare föreslås omfattas av övergångsbestämmelser. Mot denna bakgrund bedöms ikraftträdandetidpunkterna inte som realistiskt satta.

Vidare kan Polismyndigheten behöva meddela föreskrifter i enlighet med det föreslagna bemyndigandet i polisförordningen (2014:1104) och berörda myndigheter, däribland Polismyndigheten, bör ges möjlighet att lämna synpunkter på Transportstyrelsens eventuella föreskrifter om villkor och närmare innehåll i utbildningen för framförande av vattenskotrar. Ytterligare andra förberedande åtgärder, exempelvis i form av interna utbildningsinsatser, kan behöva vidtas internt inom polisen. Den aktuella tidsplanen verkar inte heller ha tagit nämnda omständigheter i beaktande.

Sammantaget måste frågan om lagförslaget komma få avsedd effekt även i detta sammanhang vara överordnad ett skyndsamt ikraftträdande.

#### **Konsekvenser (avsnitt 12)**

Polismyndigheten bedömer att föreslagna nya arbetsuppgifter innebär att polisens behov av personal kommer att öka. Särskilt märkbart blir detta i de polisregioner där Kustbevakningen inte bedriver verksamhet, dvs. där enbart polisen har befogenhet att vidta åtgärder vid misstanke om brott som grundar sig på föreslagen lagstiftning. En direkt följd av detta är att ytterligare utbildningsinsatser m.m. kan behövas i de polisregioner där det i nuläget inte finns full

kompetens inom sjöpolisverksamheten. Utan inrättande av ett vattenskoterregister kan det komma att krävas omfattande utredningsåtgärder för att förundersökningar i aktuella ärenden ska kunna leda till en fällande dom. Polisregioner som inte bedriver någon ordinarie sjöpolisverksamhet står inför behov av att anskaffa båtar och annan utrustning samt av kompetensutveckling.

För ett effektivt genomförande bedömer Polismyndigheten vidare att samverkan med Kustbevakningen behöver utökas. Sammantaget kan angivna förhållanden komma att påverka hur Polismyndigheten på sikt organiserar sjöpolisverksamheten som helhet.

#### **Avslutande kommentar**

Genom de kompletteringar som föreslås och de synpunkter som i övrigt anförs på innehållet i promemorian finns goda förutsättningar för att komma till rätta med angiven problematik till sjöss. I sammanhanget vill Polismyndigheten understryka vikten av att justeringarna görs för att regelverket ska få genomslag när det väl ska omsättas i den operativa verksamheten. Polismyndighetens synpunkter i detta remissvar är harmoniserade med motsvarande regelverk för landtrafiken.

Detta yttrande har beslutats av chefen för rättsavdelningen Gunilla Hedwall efter föredragning av juristen Per Luthander. I den slutliga beredningen har processledaren för sjöpolisverksamheten Rino Carlsson deltagit. Rikspolischefen Anders Thornberg har informerats om yttrandet.

#### **POLISMYNDIGHETEN**

Gunilla Hedwall

Per Luthander

Kopia till

Justitiedepartementet (PO)  
Arbetsstagarorganisationerna  
Rikspolischefens kansli