

Promemoria

Förarbevis för vattenskoter

Dnr I2020/02471

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att det ska införas krav att ha förarbevis för att få framföra vattenskoter. För att få förarbevis ska det krävas genomgången godkänd utbildning. Förarbeviset ska medföras ombord tillsammans med en giltig identitetshandling. Undantag från krav på förarbevis ska gälla vid verksamhet inom statliga myndigheter samt organiserad tränings-, tävlings- och uppvisningsverksamhet. Förarbeviset ska kunna återkallas om innehavaren t.ex. har gjort sig skyldig till sjöfylleri eller vårdslöshet i sjötrafik, har brutit mot sjövägsreglerna eller har framfört en vattenskoter i områden där det inte är tillåtet.

Utländska förare som har ett förarbevis som ger rätt att framföra vattenskoter i sitt hemland inom EES föreslås få framföra vattenskoter i Sverige på samma villkor som den som har ett svenskt förarbevis för vattenskoter förutsatt att föraren uppfyller det svenska ålderskravet på 15 år för att framföra vattenskoter.

För att få ge utbildning för förarbevis för vattenskoter ska det krävas tillstånd av Transportstyrelsen. Tillståndet ska kunna återkallas. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över utbildningsanordnarna.

Den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter ska inte få lämna ut vattenskotern till någon som inte är behörig att framföra den.

Kravet att ha förarbevis föreslås träda i kraft den 15 juli 2021. Kraven som rör framför allt utbildningsanordnarna föreslås träda i kraft den 15 maj 2021. Under en övergångstid på ett år ska personer som redan har nautiska utbildningar kunna få ett förarbevis för vattenskoter utan att behöva genomgå utbildning och även ha rätt att framföra vattenskoter utan förarbevis under samma period. För att underlätta Transportstyrelsens arbete i ett initialt skede föreslås också att det under år 2021 ska vara tillåtet att framföra en vattenskoter utan förarbevis för den som har genomgått en godkänd utbildning.

Promemorians förslag utgörs av de förslag som har lämnats av Transportstyrelsen i en rapport som inkom till Infrastrukturdepartementet den 1 oktober 2020. Rapportens innehåll har enbart i vissa delar arbetats om i denna promemoria. Detta gäller särskilt ikraftträdandet. Förslaget har också kompletterats med nödvändiga bestämmelser i lag och när det gäller frågor som rör sekretess, dataskydd och registerföring.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	4
1.1	Förslag till lag om behörighet för att få framföra vattenskoter	4
1.2	Förslag till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32).....	6
1.3	Förslag till förordning om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter.....	8
1.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister	13
1.5	Förslag till förordning om ändring i polisförordningen (2014:1104).....	14
1.6	Förslag till förordning om ändring i kustbevakningsförordningen (2019:83).....	15
2	Bakgrund.....	16
2.1	Var och hur och av vem får en vattenskoter framföras i dag?.....	16
2.2	Vattenskoteranvändningen ökar och medför störningar och ökat antal olyckor	16
2.3	Tidigare utredningar om krav på förarbevis och ålderskrav vid framförande av olika typer av fritidsbåtar	18
2.4	Transportstyrelsens utredning	19
2.5	Reglering i länder i Sveriges närområde	19
2.5.1	Danmark	19
2.5.2	Norge	20
2.5.3	Finland.....	20
3	Det ska krävas förarbevis för att framföra vattenskoter	21
3.1	En ny lag om behörighet för att få framföra vattenskoter ska införas	21
3.2	Krav på förarbevis och utbildning.....	22
3.3	Förarbeviset och en identitetshandling ska medföras ombord	26
3.4	Undantag	28
3.5	Förare från EES-länder.....	29
3.6	Återkallelse av förarbeviset.....	31
3.7	Avgifter	35
4	Utbildningsanordnarna.....	35
4.1	Tillstånd ska krävas för att bedriva utbildning	35
4.2	Utbildningsanordnandet utgör myndighetsutövning och kräver stöd i lag	37
4.3	Behandling av personuppgifter hos utbildarna	38
4.3.1	Rättslig grund finns eftersom utbildningsuppgiften utgör ett led i myndighetsutövning	38
4.4	Tillsyn över utbildningsanordnarna.....	39
5	Förarbevisregister	41

6	Skyldigheter för den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter.....	44
7	Ansvar vid överträdelser	46
8	Uppgifter och befogenheter för Polismyndigheten och Kustbevakningen.....	49
8.1	Kontroller av vattenskoterförarnas behörighet	49
8.1.1	Befogenheter vid kontrollerna	50
8.1.2	Behandling av personuppgifter vid kontrollerna.....	51
8.2	Brottsbekämpande verksamhet till följd av kontrollerna	52
9	Överklagande	52
10	Sekretess	53
10.1	Tillräckliga sekretessbestämmelser för Transportstyrelsens tillståndsgivning till och tillsyn över utbildningsanordnare finns redan	53
10.2	Sekretess vid ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis behövs inte.....	54
10.3	Sekretess i förarbevisregistret behövs inte	55
10.4	Sekretess vid förundersökningen	55
11	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	56
12	Kostnader och andra konsekvenser	57
12.1	Vilka berörs av regleringen?.....	57
12.1.1	Medborgare.....	57
12.1.2	Företag.....	58
12.1.3	Myndigheter	59
12.2	Kostnader för Transportstyrelsen och andra myndigheter.....	60
13	Författningskommentar	61
13.1	Förslaget till lag om behörighet för att få framföra vattenskoter	61
13.2	Förslaget till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)	66

1 Författningsförslag

1.1 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.

1.2 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

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. *forntinnen 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 15 juli 2021.

1.3 Förslag till förordning om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter

Regeringen föreskriver följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter.

2 § Förordningen är meddelad med stöd av

– 2 § lagen (2021:000) om behörighet för att få framföra vattenskoter i fråga om 4–6, 8, 9, 14, 18 och 19 §§,

– 4 § lagen om behörighet för att få framföra vattenskoter i fråga om 16 §,

– 5 § lagen om behörighet för att få framföra vattenskoter i fråga om 11 och 20 §§,

– 6 § lagen om behörighet för att få framföra vattenskoter i fråga om 12 §,

– 7 § lagen om behörighet för att få framföra vattenskoter i fråga om 13, 14 och 23 §§,

– 12 § lagen om behörighet för att få framföra vattenskoter i fråga om 17 §, och

– 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

3 § Med vattenskoter i lagen (2021:000) om behörighet för att få framföra vattenskoter och denna förordning avses 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 farkosten snarare än befinner sig i den.

Förarbevis för vattenskoter

4 § En vattenskoter får framföras endast av den som har förarbevis för vattenskoter.

Trots första stycket får en vattenskoter framföras även av den som innehar ett intyg om genomförd godkänd utbildning enligt 8 § under en tid om längst en månad från dagen då utbildningen rapporterades in till Transportstyrelsen.

Undantag från krav på förarbevis

5 § Kravet i 4 § att inneha förarbevis för vattenskoter gäller inte

1. inom statlig myndighets verksamhet,

2. den som deltar i godkänd utbildning enligt 9 § 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 i ett sådant område som avses i 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300).

EES-medborgare

6 § En medborgare i ett annat EES-land än Sverige får framföra vattenskoter på svenskt sjöterritorium om han eller hon innehar ett förarbevis utfärdat i sitt hemland som ger rätt att framföra vattenskoter. Om det inte uttryckligen framgår av förarbeviset att det ger innehavaren rätt att framföra vattenskoter, ska det kompletteras med ett intyg från utfärdaren som styrker sådan rätt.

Utfärdande myndighet

7 § Förarbevis för vattenskoter utfärdas av Transportstyrelsen.

Krav för att få förarbevis

8 § För att få förarbevis för vattenskoter ska sökanden ha fyllt 15 år och ha genomgått av Transportstyrelsen godkänd utbildning.

Återkallelse

9 § Transportstyrelsen får återkalla ett förarbevis för vattenskoter om innehavaren av förarbeviset har begått brott enligt:

1. 20 kap. 2–5 eller 7–9 §§ sjölagen (1994:1009),
2. 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300), eller
3. 5 § förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att återkallelse får ske på andra grunder än brott.

Underrättelseskyldighet för Polismyndigheten

10 § Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i det register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till brott som avses i 9 § första stycket och den registrerade har förarbevis för vattenskoter. Underrättelse ska endast lämnas om brottet har begåtts efter utfärdandet av förarbeviset.

En underrättelse om en dom eller ett beslut som får överklagas ska lämnas först sedan Polismyndigheten har fått besked om att avgörandet har fått laga kraft eller överklagats.

Krav på den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter

11 § Den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter får endast lämna ut vattenskotern till en person som kan visa att han eller hon uppfyller kraven på förarbevis för att framföra vattenskotern eller är undantagen från sådana krav.

Utbildning

12 § Transportstyrelsen får överlämna till en juridisk person att anordna utbildning för att framföra fartyg, inneha befattning på fartyg eller utföra

annan uppgift på fartyg och att godkänna deltagare efter genomgången utbildning.

13 § För att anordna sådan utbildning som krävs för förarbevis för vattenskoter krävs tillstånd av Transportstyrelsen.

Innan utbildningen får påbörjas ska den godkännas av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om krav på tillstånd för utbildningsanordnare, om godkännande av utbildning och villkor för att bedriva utbildning.

14 § Om förutsättningarna för tillståndet eller godkännandet inte längre finns eller om föreskrifter om utbildningsanordnaren eller utbildningen som meddelats med stöd av denna förordning inte följs får Transportstyrelsen återkalla

1. ett tillstånd att bedriva utbildning, eller
2. ett beslut om godkännande av utbildning.

Ett tillstånd eller ett godkännande får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

15 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över den som har tillstånd att bedriva utbildning enligt 13 §.

Kontroller

16 § Den som framför en vattenskoter ska medföra förarbeviset ombord vid färd. I de fall som avses i 4 § andra stycket ska föraren i stället för förarbeviset medföra ett sådant intyg som avses i den paragrafen.

En medborgare i ett annat EES-land som innehar sådana handlingar som avses i 6 § ska vid framförande av en vattenskoter även medföra dessa ombord.

Föraren ska på begäran visa upp förarbeviset, intyget eller de övriga handlingarna för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman.

Första–tredje stycket gäller inte den som undantas från kravet på att inneha förarbevis enligt 5 §.

Avgifter

17 § Transportstyrelsen får ta ut avgift för handläggning av ärenden och för tillsyn enligt denna förordning. Avgifterna får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn enligt denna förordning och föreskrifter meddelade med stöd av förordningen.

Straffbestämmelser

18 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet framför en vattenskoter utan att ha rätt till det enligt 4 § andra stycket döms till böter.

I ringa fall döms inte till ansvar.

19 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 16 § första-tredje stycket döms till penningböter.

20 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 11 § döms till böter.

Förarbevisregister

21 § Transportstyrelsen ska föra ett elektroniskt register över utfärdade förarbevis för vattenskoter (förarbevisregistret).

Myndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

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

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

1. vid kontroller av vattenskoterförare som Polismyndigheten och Kustbevakningen gör enligt 11 § lagen (2021:000) om behörighet för att få framföra vattenskoter och 16 § denna förordning, 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.

23 § Den som anordnar en utbildning för vattenskoter ska så snart det är möjligt rapportera uppgifter till förarbevisregistret om de personer som har godkänts vid utbildningen.

24 § Förarbevisregistret ska innehålla följande uppgifter om den som innehar förarbevis:

1. namn,
2. personnummer eller samordningsnummer,
3. kontaktuppgifter, och
4. den utbildning för vattenskoter som den enskilde har genomgått,
5. betalda eller förfallna avgifter för utfärdande av förarbevis.

Registret ska också innehålla en uppgift om huruvida förarbeviset är giltigt eller har återkallats.

25 § Polismyndigheten och Kustbevakningen får medges direktåtkomst till samtliga uppgifter ur förarbevisregistret utom sådana uppgifter som avses i 24 § första stycket 3 och 5.

Verkställighetsföreskrifter

26 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av lagen (2021:000) om behörighet för att få framföra vattenskoter och av denna förordning.

Överklagande

27 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

1. Denna förordning träder i kraft den 15 juli 2021 i fråga om 3–6, 9–11, 16, 18–20 och 25 §§ och i övrigt den 15 maj 2021.

2. Transportstyrelsen får efter ansökan som kommit in före den 15 juli 2022 utfärda förarbevis till den som

a) innehar förarintyg för fritidsbåt, manöverintyg för högfartsbåt eller kustskepparintyg som är utfärdat av Nämnden för båtlivsutbildning före den 15 maj 2021, eller

b) innehar intyg om utbildning för fartygsbefälsbehörighet enligt 2 kap. 2 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal som är utfärdat före den 15 maj 2021.

3. Ett intyg enligt punkt 2 som är utfärdat före den 15 maj 2021 ger rätt att framföra vattenskoter till och med den 15 juli 2022. Ett sådant intyg ska medföras under färd med vattenskoter och på begäran uppvisas för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman.

4. En vattenskoter får t.o.m. den 31 december 2021 framföras utan förarbevis, om föraren vid framförandet medför ett intyg från en godkänd utbildningsanordnare på genomgången utbildning.

5. En förare av en vattenskoter som med stöd av 3 eller 4 inte behöver ha ett förarbevis ska inte påföras straff om han eller hon inte har något förarbevis vid framförandet av en vattenskoter.

1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Regeringen föreskriver att 17 § förordningen (1999:1134) om belastningsregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om uppgifter i belastningsregistret enligt bestämmelserna i 6 kap. 3, 4 och 6 §§ vägtrafikdataförordningen (2019:382).

17 §

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om uppgifter i belastningsregistret enligt bestämmelserna i 6 kap. 3, 4 och 6 §§ vägtrafikdataförordningen (2019:382) och 10 § förordningen (2021:000) om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter.

Denna förordning träder i kraft den 15 juli 2021.

1.5 Förslag till förordning om ändring i polisförordningen (2014:1104)

Regeringen föreskriver att 20 § polisförordningen (2014:1104) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 §

Polismyndigheten får meddela närmare föreskrifter

1. om rapporttefergift enligt 9 § polislagen (1984:387),
2. om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen,
3. om dokumentation enligt 27 och 28 §§ polislagen,
4. om rätten att besluta om förverkande enligt 3 § fjärde stycket lagen (1986:1009) om förfarandet i vissa fall vid förverkande,
5. enligt 2 kap. 33 § och 3 kap. 6 § tredje stycket ordningslagen (1993:1617) i fråga om
 - a) utförande och besiktning av en anläggning för motorsport, olycksberedskap eller föreskrifter som i övrigt behövs från säkerhetssynpunkt vid en sådan anläggning, och
 - b) utförande och besiktning av skjutbana,
6. om polislegitimation, utöver vad som anges i förordningen (1958:272) om tjänstekort,
7. om klädsel, utrustning och annat som krävs för enhetlighet i polisarbetet, och
8. om verkställighet av denna förordning.

Föreskrifter som avses i första stycket 1–4 och 6–8 och som berör Säkerhetspolisen ska meddelas i samråd med den.

Denna förordning träder i kraft den 15 maj 2021.

1.6 Förslag till förordning om ändring i kustbevakningsförordningen (2019:83)

Regeringen föreskriver att 3 § kustbevakningsförordningen (2019:83) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Kustbevakningens direkta brottsbekämpning omfattar, utöver vad som framgår av 3 kap. 2 § kustbevakningslagen (2019:32), även brott som rör sjötrafik och sjösäkerhet i

a) kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar,

b) förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.,

c) 7 kap. 7 § fartygsregisterförordningen (1975:927),

d) förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering,

e) förordningen (1982:569) om lotsning m.m.,

f) 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300),

g) svävarfartsförordningen (1986:305),

h) förordningen (1993:1053) om användningen av vattenskoter, *och*

i) förordningen (1998:1355) om trafik med höghastighetsfartyg.

h) förordningen (1993:1053) om användningen av vattenskoter,

i) förordningen (1998:1355) om trafik med höghastighetsfartyg, *och*

j) 18 och 19 §§ förordningen (2021:000) om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter.

Denna förordning träder i kraft den 15 juli 2021.

2 Bakgrund

2.1 Var och hur och av vem får en vattenskoter framföras i dag?

I Sverige finns inga särskilda krav för att få framföra en vattenskoter, utöver kravet att ha fyllt 15 år, jfr förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotter (förkortad vattenskotterförordningen). En vattenskotterförare omfattas dock av sjölagen (1994:1009), fartygssäkerhetslagen (2003:364) och sjötrafikförordningen (1986:300) som reglerar hur trafik till sjöss ska bedrivas rent generellt. En vattenskotterförare betraktas som befälhavare och har ett ansvar att köra säkert och inte heller orsaka skada eller olägenhet för människors hälsa, natur eller miljö.

Enligt vattenskotterförordningen får vattenskottrar framföras endast i allmänna farleder samt inom områden där Länsstyrelsen har beslutat om undantag från det generella förbudet. Sådana områden har beslutats av länsstyrelserna i mycket liten omfattning. Giltigheten av den svenska vattenskotterförordningen har ifrågasatts och prövats vid två tillfällen av EU-domstolen. EU-domstolen har uttalat att den svenska vattenskotterförordningen emellertid är tillåten enligt EU-rätten förutsatt att länsstyrelserna i tillräcklig omfattning pekar ut vattenområden så att vattenskottrarna faktiskt kan användas. Någon nämnvärd ökning av sådana utpekade områden har dock inte kommit till stånd efter EU-domstolens domar. Osäkerheten kring giltigheten av vattenskotterförordningen har lett till att åklagarna inte driver några ärenden till åtal eftersom de bedömer att det inte finns någon utsikt till fällande domar.

2.2 Vattenskotteranvändningen ökar och medför störningar och ökat antal olyckor

De senaste åren har användningen av vattenskottrar ökat, vilket har inneburit att fler människor har kommit i kontakt med vattenskottrar i högre utsträckning. Utmärkande för vattenskottrar är deras höga motorstyrka med effekter på mellan 100 och 300 hästkrafter vilket innebär att de kan uppnå hastigheter om 70 knop, motsvarande 130 km/h.

Med den ökade användningen av vattenskottrar har också vissa problem uppmärksamats. Dels har den ökade användningen av vattenskottrar och även andra mindre vattenfarkoster bidragit till att antalet olyckor relaterat till sådana farkoster har ökat. Dels upplevs det att den så kallade nöjeskörningen bidrar till störande och oäktsamma beteenden. Även om flera myndigheter, såsom Polismyndigheten och Kustbevakningen, använder vattenskottrar som nyttofarkoster används vattenskottrar främst för nöjeskörning. Nöjeskörning bedrivs dessutom inte sällan nära land, hamnar och badplatser, vilket förutom risk för olyckor också ger upphov till störningar för både människor, djur och miljö.

I vilken omfattning den ökande användningen av vattenskotrar har lett till ett ökat antal olyckor och skadade eller förolyckade personer är dock oklart. Det finns inte någon särskild samlad statistik som rör vattenskoterolyckor. Även statistiken som rör olyckor inom fritidsbåtssektorn i stort är ofullständig. Transportstyrelsen får i dag rapporter från ett begränsat antal akutsjukhus. Majoriteten av de sjukhus som rapporterar till Transportstyrelsen ligger i Västra Götaland och Stockholms län. Således saknas det uppgifter om antalet skadade och omkomna från andra delar av Sverige, exempelvis Malmöområdet och insjöar där vattenskotrar är vanligt förekommande och olyckor sker. Detta innebär att mörkertalet över skadade i båtlivet är stort.

Transportstyrelsens egen framtagna statistik visar att det har omkommit totalt 3 personer i vattenskoterolyckor under åren 2017–2020 och minst 37 personer har rapporterats skadade i vattenskoterrelaterade olyckor, se närmare tabell 1 i Transportstyrelsens rapport. Som jämförelse har totalt 75 personer omkommit inom båtlivet och totalt 746 s.k. Strada-rapporter avseende båtoluckyckor inkommit till Transportstyrelsen under motsvarande period.

Av dem som omkom mellan 2017 och 2020 var samtliga betydligt äldre än 15 år. Två av de omkomna personerna var i 30-årsåldern och en person var i 50-årsåldern. Yngre omkomna som förekommer i Transportstyrelsens egen statistik återfinns först år 2011, då en 17-årig man omkom. Mannen ska dock ha varit passagerare på en vattenskoater och hade därför inte omfattats av statistiken även om dagens åldersgräns hade varit gällande vid tillfället.

Statistiken kring skadorna tyder på samma sak, nämligen att flertalet skadade i vattenskoterrelaterade olyckor är över 20 år gamla. Det finns dock ett antal skadehändelser där uppgifter om ålder saknas. Information om dessa händelser utgörs i de flesta fall av nyhetsartiklar. Medelåldern för de som har skadats i vattenskoterrelaterade olyckor som Transportstyrelsen har kännedom om är 30 år.

Viktigt att uppmärksamma är att det i dag inte finns något enhetligt rapporteringssystem, vilket medför vissa svårigheter att kunna kontrollera och jämföra data. Således finns det en viss risk att samma olycka redovisas flera gånger. Uppgifterna nedan bör därför betraktas med viss försiktighet dels då det inte går att kontrollera data mot varandra, dels då det bitvis handlar om subjektiva bedömningar.

Flyg- och sjöräddningscentralen på Sjöfartsverket har sett en ökning av antalet sjöräddningsuppdrag som berör vattenskotrar, från 10 stycken 2017 till 26 stycken 2020. Samtidigt uppmärksammas att vattenskotrar framförs i allt fler områden och att fler incidenter även sker på mindre vattendrag. Kustbevakningen menar att de har sett en ökning i antalet vattenskotrar de sista åren och att många förare framför farkosterna på ett sätt som tyder på bristande båtlivserfarenhet, något som även uppmärksammats av sjöpolisen inom Polismyndigheten. Även Sjärräddningssällskapet och Svenska Kanotförbundet har tillfrågats om incidenter där vattenskotrar har varit inblandade. Under 2020 har Sjärräddningssällskapet fram till mitten av augusti haft 21 räddningstjänstuppdrag där vattenskotrar har varit inblandade. Motsvarande siffra för 2019 var 16 räddningsuppdrag.

Under hösten 2019 frågade Svenska Kanotförbundet sina medlemmar på Facebook om incidenter med vattenskotrar och fick drygt 100 svar. Inom den gruppen upplevde respondenterna att vattenskoterförare ofta kör i höga hastigheter nära kanotister, i smala sund och runt uddar som ofta har skymd sikt. Många av incidenterna rapporteras ha skett kring storstadsregionerna, men även andra delar av landet är berörda.

Transportstyrelsen tar ofta emot samtal från personer som upplevt oro eller rädsla i samband med exempelvis bad då vattenskoterförare kör i höga hastigheter nära badplatserna. Transportstyrelsen hänvisar oftast de personerna vidare till Polismyndigheten eller Kustbevakningen. Det inkommer även samtal från vattenskoterförare som undrar vilka regler som gäller för olika områden som de kör inom. Detta tyder på att det även finns vattenskoterförare som vill försäkra sig om att de agerar på ett sätt som inte stör eller som strider mot befintliga regler.

2.3 Tidigare utredningar om krav på förarbevis och ålderskrav vid framförande av olika typer av fritidsbåtar

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.

År 2013 fick Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag av regeringen att kartlägga och analysera de möjliga olägenheter 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. 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. Vidare föreslogs att förordningen om användning av vattenskotrar skulle upphävas.

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

År 2014 togs det inom Näringsdepartementet fram en promemoria om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar (N2014/03447). I promemorian föreslogs införande av krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. 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 de som sedan tidigare har ett förarintyg för fritidsbåt av den typ som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) eller har en befälsexamen om minst klass VIII skulle kunna ansöka om att också få ett förarbevis för vattenskotrar. Lagförslaget kompletterades med ett

förslag till en förordning om förarbevis för vattenskoter. I den föreslogs bland annat Transportstyrelsen bli ansvarig myndighet för administration och tillsyn över utfärdande av förarbevis för vattenskoter.

I en promemoria framtagen 2018 inom Näringsdepartementet föreslogs ett förbud mot att framföra vattenskoter för personer som inte har fyllt 15 år (N2018/03981). Ålderskravet trädde i kraft 1 juni 2019.

2.4 Transportstyrelsens utredning

Mot bakgrund av de problem som redovisas i avsnitt 2.2 gav regeringen den 16 juli 2020 Transportstyrelsen i uppdrag att senast den 1 oktober 2020 lämna förslag till utbildning och obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter (dnr I2020/01983). I uppdraget angavs att Transportstyrelsen ska lämna förslag till utbildning och ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter.

Transportstyrelsen inkom den 1 oktober 2020 med en rapport i vilken uppdraget redovisades. Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen inhämtat synpunkter från myndigheter samt aktörer och organisationer inom fritidsbåtssektorn. Synpunkter inhämtades genom av myndigheten organiserade hearingar. Vad som framkom vid dessa samråd och hearingar redovisas översiktligt i rapporten. Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen beaktat hur regleringen av framförande av vattenskoter ser ut i länder i Danmark, Norge och Finland.

2.5 Reglering i länder i Sveriges närområde

2.5.1 Danmark

Danmark införde 2018 ett krav att ha förarbevis för att få framföra vattenskoter. Under en övergångsperiod t.o.m. 2020 gavs möjlighet att anpassa sig till det nya kravet och genomföra utbildningen.

Det danska förarbeviset bygger på en av Sjöfartsstyrelsen godkänd utbildning och består av både ett teoretiskt och ett praktiskt moment. Tidsåtgången för utbildningen är inte reglerad av Sjöfartsstyrelsen, men enligt uppgifter från myndigheten är den genomsnittliga tidsåtgången för hela kursen, både teori och praktik, ungefär fem timmar. För att ha möjlighet att få ett förarbevis krävs det att individen har fyllt 16 år, har en simkunnighet på minst 300 meter och har god syn med eller utan glasögon.

Utbildningen genomförs av utbildningsorganisationer som är godkända av Sjöfartsstyrelsen. Efter godkänd avslutad kurs utfärdas förarbeviset direkt av utbildningsanordnaren, på bemyndigande av den danska sjöfartsmyndigheten, i form av ett plastkort. Danmark ställer även krav på utbildningsanordnare att uppvisa ett godkänt kvalitetssystem. I dagsläget finns det sju godkända utbildningsanordnare i Danmark som bedriver utbildning för förarbevis av vattenskoter. Vid kontroll ska individen kunna uppvisa ett giltigt förarbevis oavsett om denne äger vattenskotern eller har hyrt den. Vidare har Danmark krav på att vattenskotern ansvarsförsäkras, både av privatpersoner och företag som exempelvis arrangerar uthyrning.

Danmark erkänner inte utländska förarbevis, vilket innebär att vattenskoterföraren måste ha ett danskt förarbevis för att få framföra en dansk vattenskoter. Undantagna från krav på förarbevis är de som framför en vattenskoter från sitt hemland i Danmark. Om exempelvis en svensk framför sin egen vattenskoter på danskt vatten, behöver denne inte uppvisa något förarbevis. Det som krävs då är att vattenskotern är försäkrad, men inte heller försäkringen behöver vara dansk.

2.5.2 Norge

I dagsläget regleras vattenskotrar på samma sätt som fritidsbåtar i Norge, vilket innebär att om farkosten är över 8 meter lång eller har en motorstyrka över 25 hästkrafter krävs att föraren har ett förarbevis och är minst 16 år. Med andra ord träffas vattenskotrar av detta krav på grund av sin motorstyrka.

I juli 2020 presenterade Sjöfartsdirektoratet ett förslag till stortinget angående utbildning för snabbgående fritidsfartyg. Utgångspunkten i förslaget är att det ska gälla fritidsfartyg som har en hastighet över 50 knop. Sjöfartsdirektoratet rekommenderar ett ålderskrav om 18 år för utbildning som leder till framförande av snabbgående fritidsfartyg, vilket även i stor utsträckning skulle träffa vattenskoterförare. Vidare föreslås en teoretisk och en praktisk del i utbildningen, som genomförs över två dagar hos privata utbildningsanordnare. Den praktiska delen av utbildningen föreslås äga rum först efter en godkänd teoretisk del. Efter godkänt resultat på båda delarna av provet utfärdar utbildningsanordnaren ett kursbevis. Utländska medborgare ska förhålla sig till samma regler som norska medborgare. Med andra ord gäller krav om norskt utbildningsbevis för höghastighetsfartyg även för den från utlandet som önskar framföra en fritidsbåt i en hastighet över 50 knop. Utbildningsanordnare ska ha tillstånd för att bedriva kurs för höghastighetsbevis för fritidsfartyg.

2.5.3 Finland

Det allmänna kravet för att framföra en icke-registreringspliktig motordriven farkost i Finland är att den som kör ”innehar den ålder och besitter den förmåga och skicklighet som krävs för att han eller hon ska kunna manövrera farkosten” (Sjötrafiklagen 782/2019).

Finland har registreringsplikt på 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 kräver att den som framför farkosten är 15 år gammal utöver kraven i sjötrafiklagen 782/2019 om förmåga och skicklighet. Vattenskotrar omfattas av registreringsplikt eftersom motoreffekten överstiger 20 hästkrafter. Detta innebär att den som framför en vattenskoter i Finland måste ha fyllt 15 år.

3 Det ska krävas förarbevis för att framföra vattenskoter

3.1 En ny lag om behörighet för att få framföra vattenskoter ska införas

Förslag: En ny lag ska införas. Lagen ska innehålla nödvändiga bemyndiganden för att i förordning kunna införa krav på utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter. Lagen ska vidare innehålla befogenheter för tillsynsmyndighet och kontrollerande myndigheter och vissa straffbestämmelser.

Skälen för förslaget: Antalet olyckor och tillbud med vattenskotrar ökar. Den ökande användningen av vattenskotrar medför irritation och störningar bland allmänheten, särskilt när vattenskotrar används i strandnära områden, till exempel i hamnar, vid badplatser, i städer och i områden som är värdefulla ur miljösynpunkt, särskilt i områden med ett rikt djurliv. Även antalet olyckor har ökat till följd av den ökade användningen.

Förutom att föraren av en vattenskotter ska ha fyllt 15 år (jfr förordningen [1993:1053] om användning av vattenskotter) finns inga krav på någon särskild behörighet för att få framföra en vattenskotter. Vissa begränsningar av var en vattenskotter får användas finns dock i nämnda förordning. Därutöver finns generella bestämmelser i sjölagen och fartygssäkerhetslagen som gäller vid framförande av alla fartyg, inbegripet vattenskottrar.

Det är därför angeläget att ytterligare reglera användningen av vattenskottrar och se till att de framförs på ett sjösäkert sätt som också tar hänsyn till människor, djur och miljö. Det bör därför införas ett krav på förarbevis för att få framföra vattenskotter. Frågan är var en sådan ny reglering bör införas.

Enligt 1 § första stycket 15 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer får regeringen meddela föreskrifter om användning av vattenskotter eller annan liknande vattenfarkost. Med stöd av bemyndigandet har förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotter meddelats. Bemyndigandet har även använts för att i den sistnämnda förordningen införa ett krav på att ha fyllt 15 år för att få framföra vattenskotter. Bemyndigandet har således använts för att meddela föreskrifter som har såväl miljömässiga som säkerhetsmässiga skäl. Bemyndigandet skulle således kunna användas för att i förordning meddela föreskrifter om krav på till exempel förarbevis och utbildning för att få framföra vattenskotter.

Det föreslås dock i denna promemoria även bestämmelser med krav på den som ger utbildning för förarbevis för vattenskotter och på den som hyr ut eller lånar ut en vattenskotter (avsnitt 6). Det befintliga bemyndigandet i 1975 års lag ger inte stöd för att meddela sådana föreskrifter i förordning. För att möjliggöra sådana föreskrifter krävs således ett nytt stöd i lag. Detta stöd skulle i och för sig kunna placeras i 1975 års lag utan att systematiken

och innehållet i den lagen allt för mycket skulle förändras. I denna promemoria föreslås dock även bestämmelser om skyldighet för en förare av en vattenskoter att medföra en giltig identitetshandling ombord (avsnitt 3.3), något som bör regleras i lag. Det föreslås också i promemorian en rätt för kustbevakningstjänstemän att stoppa en vattenskoter utan att det finns någon misstanke om brott (avsnitt 8), vilket kräver stöd i lag, ett stöd som i dag saknas. Även vissa straffbestämmelser kan kräva lagreglering.

Eftersom det således kommer att krävas lagreglering för en rad olika frågor, och där inte samtliga har en naturlig placering i 1975 års lag, bör i stället en ny lag tas fram, innehållande bland annat de här nämnda bestämmelserna samt nödvändiga bemyndiganden för övriga frågor. Merparten av de bestämmelserna kan sedan placeras i en ny förordning med stöd av bemyndiganden i den föreslagna lagen.

3.2 Krav på förarbevis och utbildning

Förslag: Det ska införas krav på att ha förarbevis för att framföra vattenskoter.

För att få förarbevis ska sökanden ha fyllt 15 år och ha genomgått godkänd utbildning.

Den som har ett intyg om genomförd godkänd utbildning ska få framföra en vattenskoter utan förarbevis under en tid om längst 1 månad från dagen då utbildningen rapporterades in till Transportstyrelsen.

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

Skälen för förslaget och bedömningen

Förarbevis och utbildning

Det bör således krävas förarbevis för att få framföra en vattenskoter. Kravet kan införas i förordning med stöd av bemyndigande i den föreslagna nya lagen, se avsnitt 3.1. För att få förarbevis bör viss utbildning ha genomförts på godkänt sätt. Mot bakgrund av den gällande åldersgränsen för att få framföra vattenskoter bör sökanden ha fyllt 15 år innan ett förarbevis kan utfärdas.

En vattenskoter kan flyttas lätt med hjälp av en vanlig bil med släp och en sjösättning kräver inte särskilt avancerade anordningar. Det förekommer också att vattenskotrar framförs i till exempel små sjöar och kanaler över hela Sverige. Problembilden med framförandet av vattenskotarna gör sig gällande oavsett var vattenskotern framförs. Kravet att ha förarbevis bör därför gälla på hela det svenska sjöterritoriet, dvs. såväl i det svenska territorialhavet som på svenskt inre vatten. Detta kräver inte någon särskild reglering. Förslaget i avsnitt 8 innebär dock att kontrollmöjligheterna för Kustbevakningen begränsas till de geografiska områden som normalt gäller för Kustvakningens verksamhet.

Något ytterligare krav än genomgången godkänd utbildning och uppfyllande av ålderskravet bör inte krävas för att få förarbevis. Till exempel bör inte någon allmän lämplighetsprövning eller kontroll av en

persons hälsa, lämplighet i nykterhetshänseende eller tidigare brottslighet krävas. Vid en jämförelse kan nämnas att sådana krav inte heller gäller för att få förarbevis för snö- eller terrängskoter, bland annat eftersom regelverket för dessa fordon skulle bygga på enkelhet och att förarbeviset för dessa fordon skulle utformas som en enklare handling utan andra rättsverkningar än behörigheten att köra fordonen, jfr prop. 2008/09:60 s. 39. En motsvarande ordning bör gälla även för blivande förare av vattenskotrar. Lämplighetsprövningar av den som vill ta förarbevis för vattenskotrar måste anses som alltför ingripande och betungande för den enskilde.

Den utbildning som ska leda till förarbevis för vattenskotrar bör ske hos en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsanordnare och bestå av både teoretiska och praktiska utbildningsmoment där fastställda utbildningsmål ska uppnås. Utbildningen ska säkerställa att den som har ett förarbevis för vattenskotrar har tillräcklig kunskap och färdighet att framföra en vattenskotrar på ett betryggande sätt med särskild vikt på säkerhet och hänsyn till miljö och naturliv. Den teoretiska delen av utbildningen bör innehålla moment som exempelvis vattenskotrens konstruktion och begränsningar, sjövägsregler, säkerhetsutrustning, hastighetsbegränsningar, grundläggande navigation, riskbedömning, manöveregenskaper och körteknik för vattenskotrar. Även kunskap om exempelvis allemansrätten och särskilt utsatta områden bör ingå i utbildningen. Den praktiska delen i utbildningen bör bestå av praktisk hantering, manövrering och körteknik med fokus på risk- och situationsmedvetenhet vid framförandet av vattenskotern.

Jämförelse har gjorts med befintliga frivilliga utbildningar för vattenskotrar, utbildningar i andra länder och den utbildning som krävs för förarbevis för snöskoter. Utifrån detta och det planerade utbildningsinnehållet görs bedömningen att en utbildning som kan leda till ett godkännande troligen kommer att kunna genomföras på 1–2 dagar. De grundläggande kraven för att få förarbevis och kraven på utbildningen bör ges i förordning, med stöd av bemyndiganden i lag. Transportstyrelsen bör bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om kraven.

Eftersom genomgången godkänd utbildning, förutom uppfyllt ålderskrav, är det enda kravet för att få förarbevis, bör under en begränsad tid en person med godkänd utbildning kunna få framföra vattenskotrar direkt efter att utbildningen avslutats i väntan på att förarbeviset utfärdas. En motsvarande ordning gäller till exempel för körkort och för förarbevis för snöskoter.

Begreppet vattenskotrar ska inbegripa eldrivna sådana

Enligt 1 § vattenskotterförordningen definieras en vattenskotrar 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 för övrigt i princip identisk 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.

Det är önskvärt att definitionerna så nära som möjligt överensstämmer med varandra för att undvika tolkningssvårigheter och för att uppnå enhetlighet i lagstiftningen. I ovan 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 således utanför de nuvarande definitionerna. Med hänsyn till den allmänna teknikutvecklingen och att eldrivna vattenskotrar rimligtvis kommer att bli alltmer vanligt förekommande vore det olyckligt med en definition av vattenskotter som innebär att förare av eldrivna vattenskotrar undantas från kravet på förarbevis. I stället bör kravet på förarbevis gälla för alla vattenskotrar som drivs med ett vattenjetaggregat, utan begränsning till vilken motor som används för att driva jetaggregatet.

Närmare om förarbevisets utformning m.m.

Nedan finns en beskrivning av hur rapportering av genomgången utbildning och utfärdande av förarbeviset kan gå till. Efter att en person har genomgått utbildning bör utbildningsanordnaren rapportera in resultatet i Transportstyrelsens e-tjänst. Transportstyrelsen har redan i dag en etablerad e-tjänst där utbildningsanordnare för yrkessjöfarten rapporterar in godkända utbildningar som skulle kunna nyttjas även för registrering av godkända utbildningar för vattenskotter. Efter inrapporterad godkänd utbildning kan Transportstyrelsen skicka ut betalningsuppgifter till de personer som uppnått föreskriven ålder för utfärdande av förarbevis för vattenskotter. Personen kan ansöka om förarbevis genom att betala in ansökningsavgiften och Transportstyrelsen kan därefter med automatik utfärda förarbeviset. Ett digitalt förarbevis kommer att utfärdas och ska vid en kontroll kunna uppvisas via en applikation på till exempel en telefon tillsammans med en giltig identitetshandling. Trots en i huvudsak digital lösning bör det också erbjudas ett förarbevis i annat format, såsom pappersform eller plastkort. Ett sådant bevis bör i så fall utfärdas mot en ytterligare avgift. Den närmare utformningen av förarbeviset och de krav som bör ställas på innehavaren, till exempel ansökningsprocessen, kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter.

Möjlighet att framföra vattenskotter en månad med enbart kursintyg

Även om utfärdandet av förarbeviset inte kräver någon ytterligare bedömning av Transportstyrelsen och i princip bör utfärdas så snart myndigheten får uppgift om att sökanden har genomgått en godkänd utbildning, kan det inte uteslutas att utfärdandet av olika orsaker kan dröja något. Det bör därför under en mycket begränsad tid, lämpligen en månad från dagen då uppgiften om genomgången godkänd utbildning rapporterades in till Transportstyrelsen, vara tillåtet att framföra en vattenskotter utan att ett förarbevis har utfärdats. En bestämmelse om detta bör föras in i den föreslagna nya förordningen.

Behandling av personuppgifter hos Transportstyrelsen

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, här kallad 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 i dataskyddsförordningen vara uppfyllt. När det gäller statliga och kommunala myndigheters personuppgiftsbehandling uppfylls i regel de villkor som anges artikel 6.1 c och e: 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 behandling av personuppgifter som kommer att ske när Transportstyrelsen behandlar en ansökan om förarbevis och därefter lägger in och sedan bevarar personuppgifter i förarbevisregistret (se avsnitt 5), liksom vid en eventuell prövning av om en återkallelse ska ske (se avsnitt 3.5), är nödvändig för att myndigheten ska kunna fullgöra den i den föreslagna förordningen reglerade rättsliga förpliktelserna att utfärda och återkalla förarbevis, något som utgör myndighetsutövning, och att föra förarbevisregistret. 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 följande:

- namn,
- personnummer, samordningsnummer eller uppgift om födelsedatum,
- adress- eller andra kontaktuppgifter som till exempel e-post eller telefonnummer,
- uppgifter om den utbildning som personen har gått för att få förarbevis,
- uppgift om att personen har sökt eller innehar förarbevis och om förarbeviset har blivit återkallat,
- uppgift om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i belastningsregistret som rör sådana brott som kan leda till återkallelse,
- uppgifter om betalning av avgifter till Transportstyrelsen.

Enligt 3 kap. 10 § lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, förkortad 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 kurs i framförande av vattenskoter ska enligt förslaget i denna promemoria vara en förutsättning för att få framföra en vattenskoter. För att en kontroll av om en vattenskoterförare 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.

Uppgifterna som rör domar som kan leda till återkallelse kommer att hanteras endast inför ett beslut om återkallelse, och uppgifter om betalning av avgifter kommer enbart att hanteras vid utfärdandet av förarbeviset.

Enligt artikel 10 i EU:s dataskyddsförordning får behandling av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och lagöverträdelse som innefattar brott eller därmed sammanhängande säkerhetsåtgärder enligt artikel 6.1 endast utföras under kontroll av en myndighet eller då behandling är tillåten enligt unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, där lämpliga skyddsåtgärder för de registrerades rättigheter och friheter fastställs. Enligt 3 kap. 8 § dataskyddslagen får personuppgifter som avses i artikel 10 i EU:s dataskyddsförordning behandlas av myndigheter. Eftersom det enbart är Transportstyrelsen som kommer att hantera de uppgifter om domar om vissa brott ur belastningsregistret som myndigheten kommer att få från Polismyndigheten finns alltså stöd för den behandlingen i nu nämnda bestämmelser.

3.3 Förarbeviset och en identitetshandling ska medföras ombord

Förslag: Vid framförande av en vattenskoter ska förarbeviset, eller i förekommande fall kursintyget, och en giltig identitetshandling medföras ombord.

Förarbeviset och kursintyget ska på begäran visas upp för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. Föraren ska lämna över identitetshandlingen för kontroll om en polisman eller en kustbevakningstjänsteman begär det.

Skälen för förslaget

Förarbevis eller motsvarande ska som huvudregel medföras ombord och visas upp vid kontroll

För en effektiv kontroll av om en vattenskoterförare har förarbevis bör det krävas att han eller hon medför förarbeviset ombord vid färd. Förarbevisen kommer i och för sig att finnas registrerade hos Transportstyrelsen, se avsnitt 5, och Polismyndigheten och Kustbevakningen föreslås få direktåtkomst till registret. Det kan dock inte uteslutas att uppkoppling till registret inte alltid kan säkerställas eller att andra svårigheter med att göra en kontroll mot registret uppstår. Därför bör föraren vara skyldig att medföra förarbeviset ombord, och att visa upp det vid en kontroll. Detta bör regleras i den föreslagna nya förordningen med stöd av bemyndigande i den föreslagna nya lagen.

Avsikten är att förarbeviset ska utfärdas endast elektroniskt (se avsnitt 3.2), för att kunna uppvisas i en app eller liknande. Det bör därför vara tillräckligt att föraren kan uppvisa förarbeviset i den elektroniska form som Transportstyrelsen anvisar, till exempel genom att visa upp förarbeviset i en app i sin mobiltelefon. Det bör dock vara just den form på förarbeviset som har utfärdats av Transportstyrelsen som ska medföras,

inte någon kopia, utskrift från nätet, skärmdump eller annan andrahandsuppgift.

Även giltig identitetshandling bör medföras ombord och på begäran lämnas över till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman vid kontroll

För att hålla nere kostnaderna för förarbeviset bör det krävas att även en giltig identitetshandling i original medförs ombord. Om det enbart skulle krävas att förarbeviset medförs skulle förarbeviset behöva skyddas mot förfalskning, något som kräver att både förarbeviset och det system i vilket det tas fram måste utformas på särskilda sätt, vilket skulle göra förarbeviset mycket dyrare. Förarbeviset skulle exempelvis behöva vara försett med ett foto på innehavaren, vilket skulle kräva ett utbyte av förarbeviset minst vart tionde år. Detta skulle innebära ökade kostnader och administration både för Transportstyrelsen och för innehavarna av förarbeviset. Genom att förarbeviset kan utfärdas utan foto kan beviset också ges en obegränsad giltighetstid. Då den stora majoriteten av vattenskoterförare rimligen redan innehar en identitetshandling bör kravet att det ska medföras ombord inte bli alltför betungande för den enskilde. Kravet bör införas i den föreslagna nya lagen.

Vad som avses med giltig identitetshandling kan Transportstyrelsen meddela verkställighetsföreskrifter om. Föreskrifterna bör meddelas i samråd med Polismyndigheten. En utgångspunkt kan vara de handlingar som utgör godtagbara identitetshandlingar vid ansökan om pass. Det rör sig för närvarande om svenskt vanligt pass eller extra pass, svenskt nationellt identitetskort, svenskt körkort, svenskt SIS-märkt identitetskort och identitetskort för folkbokförda i Sverige. Utländska förare torde ofta vid resa ha med sig pass eller annat giltigt identitetskort, vilket också bör godtas som giltig identitetshandling vid framförande av vattenskoter. Identitetshandlingen bör medföras i original. Eftersom identitetshandlingen alltid är ett fysiskt föremål, till skillnad mot förarbeviset som kan utgöras av en elektronisk handling, bör det införas en skyldighet för föraren att lämna över identitetshandlingen vid en kontroll.

I avsnitt 3.2 föreslås att det ska vara tillåtet att framföra en vattenskoter under en månad från det att uppgifter om godkänd utbildning rapporterades till Transportstyrelsen. Den förare som utnyttjar denna möjlighet bör ha motsvarande skyldighet att medföra ett intyg om genomgången utbildning vid framförandet. Likaså bör de utländska förare som föreslås få rätt att framföra en vattenskoter med stöd av behörighet som har utfärdats i sitt hemland ha en skyldighet att medföra de handlingar som styrker deras behörighet ombord.

3.4 Undantag

Förslag: Kravet att inneha förarbevis för vattenskoter ska inte gälla

1. inom statliga myndigheters verksamhet,
2. den som deltar i godkänd utbildning, eller
3. 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 i ett avlyst område.

Skälen för förslaget

Undantag från krav på förarbevis

I vissa situationer bör något krav att ha förarbevis inte gälla. Dessa undantag bör också tas in i den föreslagna förordningen med stöd av de generella bemyndigandena i den föreslagna lagen.

Statliga myndigheter

Vattenskotrar används förutom för nöjes- och nyttokörning av privatpersoner även av till exempel sjöpolisen som finns inom Polismyndigheten och Kustbevakningen. Dessa myndigheter har egna utbildningar för framförande av vattenskoter. Tjänstemännen i myndigheterna får därför antas ha en tillräcklig kunskap både om vad det innebär att framföra en vattenskoter och vad det innebär att vistas på sjön. Det är inte motiverat att kräva att myndigheterna åläggs en ökad kostnad för att deras tjänstemän ska få ett förarbevis enligt den nu föreslagna regleringen. Ett undantag för dessa kategorier bör vidare vara konstruerat på ett sådant sätt att det inte heller medför någon ökad kostnad eller ökad administrativ börda för någon myndighet. Undantag från kravet på att inneha förarbevis bör därför gälla för körning inom ramen för myndighetens verksamhet. Om däremot en tjänsteman hos Polismyndigheten, Kustbevakningen eller någon annan myndighet önskar framföra vattenskoter på sin fritid, bör personen omfattas av den föreslagna regleringen och således behöva ha ett förarbevis.

Deltagande i praktiska moment inom ramen för godkänd utbildning

Den föreslagna utbildningen föreslås innehålla ett praktiskt moment där eleven ska hantera och manövrera en vattenskoter. Sådan utbildning kommer av naturliga skäl att äga rum innan ett förarbevis utfärdas. Det behövs därför ett undantag från kravet på att inneha förarbevis om framförandet sker inom ramen för den utbildning som ska genomföras för att få ett förarbevis.

Tränings-, tävlings- och uppvisningsverksamhet

Tävlingsverksamhet för vattenskotrar i Sverige bedrivs genom Svenska Racerbåtförbundet. I huvudsak förekommer två olika tävlingsformer. Den första är en tävling där det gäller för deltagarna att ta sig mellan två platser på kortast tid, så kallad Offshoretävling. Den andra tävlingsformen som benämns rundbana sker inom ett begränsat område med en iordningställd bana.

För att delta i dessa tävlingar krävs att deltagaren har en officiell tävlingslicens. För att få en sådan licens kräver Racerbåtförbundet att viss utbildning har genomgåts. Offshoretävlingar sker i huvudsak utan att något särskilt område helt har avlyst. Deltagarna kan av den anledningen möta annan icke tävlande fartygstrafik. Här ställs krav på att deltagaren följer de sjötrafikregler och den hänsyn som måste beaktas bland båtförare. För denna tävlingsform finns det därför inte några skäl att göra undantag från kravet på att föraren ska ha ett förarbevis för vattenskoter. Däremot när det gäller de tävlingar som sker inom ett av länsstyrelserna avlyst område bör undantag från kraven kunna motiveras. I länsstyrelsens beslut om avlysning av området ingår en bedömning av att vattenskotern framförs inom ett område där annan sjötrafik inte förekommer och där länsstyrelserna redan gjort en sammantagen bedömning i bland annat miljöhänseende. Vidare behöver det i dessa tävlingar inte ställas samma krav på kunskap hos föraren om regler om till exempel väjningsplikt. Deltagande i en sådan tävling bör således inte kräva förarbevis.

Undantaget från krav på förarbevis bör emellertid inte vara kopplat till innehav av licens från ett medlemsförbund i Riksidrottsförbundet. Ett krav på att inneha licens skulle kunna utgöra ett hinder för nyrekryteringen till sporten. Likaså skulle ett licenskrav som förutsättning för undantag kunna utgöra ett hinder för utländska medborgares deltagande i träningar och tävlingar som anordnas i Sverige. Ett undantag bör i stället gälla om vattenskoterkörningen sker inom ramen för ett förbunds verksamhet.

Även träning inför sådana tävlingar bör vara undantagen om träningen sker inom ramen för ett förbunds verksamhet och inom ett avlyst område.

Det förekommer viss uppvisningsverksamhet med vattenskotrar. Den som deltar i uppvisningar som sker inom avlyst område och i ett förbunds regi bör också kunna undantas från kravet på förarbevis.

Undantaget bör endast gälla om det är just vattenskotern som är tävlings- eller träningsredskapet. Om en vattenskoter används som till exempel följebåt eller funktionärsbåt vid andra vattensportevenemang, till exempel tävlingar med andra båttyper eller simtävlingar, bör förarbevis krävas.

3.5 Förare från EES-länder

Förslag: En medborgare i ett annat EES-land än Sverige ska få framföra vattenskoter på svenskt sjöterritorium om personen har ett förarbevis utfärdat i sitt hemland som ger rätt att framföra vattenskoter. Om det inte uttryckligen framgår av förarbeviset att det ger innehavaren rätt att framföra vattenskoter, ska det kompletteras med ett intyg från utfärdaren som styrker sådan rätt.

Skälen för förslaget: Det finns i dag ingen EU-rättslig reglering om krav för framförande av vattenskoter. Det faller därför på Sverige att avgöra vilka krav som ska ställas på utländska besökare som vill framföra vattenskoter på svenskt sjöterritorium. Ett sådant förslag måste dock ta hänsyn till reglerna om den fria rörligheten inom den europeiska gemenskapen.

Inom EU skiljer det sig mycket åt mellan medlemsländerna i fråga om vad som krävs för att få framföra vattenskoter. Många länder har inga krav

alls, vissa kräver ett allmänt båtkörkort eller liknande och ett fåtal länder har krav på specifik kompetens för att köra vattenskoter. För att uppnå de trafiksäkerhetskörande effekter som förslaget syftar till i stort bör utländska medborgare inte ges fri rätt att framföra vattenskoter 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. Det bör således göras en rimlig avvägning av dessa olika intressen.

Utländska förare som har ett förarbevis som ger dem rätt att framföra vattenskoter i sitt hemland inom EES bör därför få framföra vattenskoter i Sverige på samma sätt som den som har ett svenskt förarbevis för vattenskoter. Ålderskravet på minst 15 år för framförande av vattenskoter enligt förordningen om framförande av vattenskoter gäller även för utländska förare.

Vid kontroll bör den utländska gästföraren kunna uppvisa ett förarbevis och eventuell kompletterande dokumentation som styrker hans eller hennes rätt att framföra vattenskoter i sitt hemland. Detta är nödvändigt för att det ska finnas en praktisk möjlighet att kontrollera förarens behörighet. En sådan reglering kan inte anses utgöra ett hinder mot turismen eller den fria rörligheten inom EU. Förare från tredjeländer och från EES-länder där krav på förarbevis eller motsvarande saknas för att framföra vattenskoter bör dock vara tvungna att ta ett svenskt förarbevis. Detta framstår inte som ett orimligt krav då utbildningen är begränsad i tid och kommer att kunna genomgå till exempel under en semestervistelse för den intresserade. Det finns inget som hindrar att en utbildningsanordnare ansöker om att få en utbildning godkänd som bedrivs på ett annat språk än svenska.

Ett alternativ skulle kunna vara att låta även svenska medborgare köra vattenskoter med stöd av ett utländskt förarbevis. Det finns emellertid då en risk att svenskar då skulle söka sig till de länder som har lägst krav, vilket avsevärt skulle kunna motverka syftet med regleringen och de svenska utbildningskraven. Det framstår som naturligt att många utländska utbildningar i praktiken inte kommer att ge önskvärda kunskaper om typiskt svenska förhållanden såsom skärgården, allemansrätten, djur- och fågelliv m.m. För att inte särbehandla svenska medborgare bör även utländska medborgare fråntas möjligheten att skaffa förarbevis från valfritt land. Det finns en risk för att även dessa personer annars kommer att söka sig till de länder som har lägst utbildningskrav.

En konsekvens av förslaget att godta vissa utländska förarbevis för framförande av vattenskoter i Sverige är att det kan bli svårare för kontrollerande myndigheter att avgöra vem som har rätt behörighet. Om det blir ett problem bör det dock kunna motverkas genom samarbete mellan de berörda myndigheterna.

3.6 Återkallelse av förarbeviset

Förslag: Transportstyrelsen ska få återkalla ett förarbevis om innehavaren av förarbeviset har begått ett brott enligt

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

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i belastningsregistret, om den registrerade har gjort sig skyldig till dessa brott och den registrerade har förarbevis för vattenskoter. Underrättelse ska endast lämnas om brottet har begåtts efter utfärdandet av förarbeviset. När det gäller dom eller ett beslut som får överklagas ska en underrättelse lämnas först sedan Polismyndigheten har fått besked om att avgörandet har fått laga kraft eller överklagats.

Bedömning: Rättslig grund finns för den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos Polismyndigheten vid underrättelsen till Transportstyrelsen.

Skälen för förslaget och bedömningen

Återkallelse

I avsnitt 3.2 föreslås inte att förarbeviset ska gälla viss tid eller att det på annat sätt måste förnyas efter viss tid. Förarbeviset är således som utgångspunkt permanent. Frågan är om förarbeviset ska vara oåterkalleligt eller om det finns vissa beteenden hos innehavaren som är så allvarliga att det kan ifrågasättas om innehavaren är lämplig att fortsatt ha rätt att framföra vattenskoter. Den utbildning som föreslås bli obligatorisk att genomgå för att få ett förarbevis kommer att fokusera på riskmedvetenhet, hänsynstagande till andra människor, djur och natur och kännedom om sjötrafikregler. Utbildningen kommer också att innehålla praktiska moment för att öka förståelsen för hur en vattenskoter manövreras i olika situationer och under olika förhållanden. Ett störande och trafikfarligt beteende hos en förare som innehar ett förarbevis, måste tas som intäkt för att personen inte har tillgodogjort sig utbildningen. Det måste uppfattas som stötande att en person som inte iakttar 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. Ett förarbevis bör därför kunna återkallas. Bestämmelser om återkallelse bör regleras i den föreslagna nya förordningen med stöd av bemyndigande i den föreslagna nya lagen.

Vissa typer av brott bör anses vara sådana att det kan ifrågasättas om personen är lämplig att framföra en vattenskoter. Sjöfylleri, avvikelse från inträffad sjöolycka, vårdslöshet i sjötrafik, brott mot sjövägsreglerna och hastighetsbegränsningar och framförande av vattenskoter i områden där det inte är tillåtet enligt vattenskoterförordningen visar samtliga att personen inte är lämplig att framföra vattenskoter. Om en person har begått sådana brott bör således en återkallelse av förarbeviset aktualiseras. Risken att få förarbeviset återkallat bör också kunna bidra till att

efterlevandegraden ökar. En återkallelse av förarbevis bör dock endast komma ifråga vid allvarigare eller upprepade förseelser.

Det kan inte uteslutas att det finns även andra omständigheter än brott som, om de har allvarlig inverkan på framför allt sjösäkerheten, bör föranleda att förarbeviset återkallas. Det kan t.ex. nämnas att bestämmelsen i 2 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen om att varje medlem av ett fartygs besättning ska ha så god syn och hörsel som hans eller hennes uppgifter kräver är tillämplig även på förare av vattenskotrar. Vilka mer exakta krav i det hänseendet som bör ställas på just en vattenskoterförare bör överlämnas till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om. Ett bemyndigande om detta bör därför införas i den föreslagna nya förordningen.

Återkallelsens upphörande

En återkallelse bör inte gälla för all framtid. Ett beslut om återkallelse bör därför innehålla uppgifter om hur länge återkallelsen gäller och vilka åtgärder som krävs av innehavaren för att återfå förarbeviset, exempelvis om det ska krävas ny utbildning. Säsongen för att åka vattenskotter begränsar sig, för den stora massan av vattenskotteråkare, till sommarmånaderna. Återkallelsetiden bör således bestämmas till en längd med beaktande av överträdelsens eller överträdelsernas allvarlighetsgrad, från vilken tid på året återkallelsen ska gälla samt omständigheter i övrigt i det enskilda fallet. De krav som ska uppfyllas kan anges i verkställighetsföreskrifter.

Skyldighet för polismyndigheten att underrätta Transportstyrelsen om domar m.m. i belastningsregistret

Det är angeläget att Transportstyrelsen ska ha möjlighet att återkalla förarbevis för vattenskotter på grund av brott. För att det ska vara möjligt i praktiken måste Transportstyrelsen få kännedom om att innehavaren av ett förarbevis har begått ett brott som kan föranleda återkallelse av förarbeviset.

Någon praktisk möjlighet för Transportstyrelsen att löpande bevaka de domar som domstolarna meddelar finns inte. Däremot finns i det belastningsregister som Polismyndigheten för enligt lagen (1998:620) om belastningsregister uppgifter om samtliga personer som genom dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har ålagts påföljd för brott. Transportstyrelsens behov av uppgifter om brott skulle kunna tillgodoses genom att myndigheten ges del av uppgifter ur detta register. Detta skulle kunna ske genom att en skyldighet införs för Polismyndigheten att underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som rör de brott som har föreslagits ska kunna ligga till grund för en återkallelse av förarbeviset. En sådan underrättelseskyldighet skulle innebära att Transportstyrelsen på ett enkelt sätt får tillgång till de nödvändiga uppgifterna.

Enligt 35 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, gäller sekretess i verksamhet som avser förande av eller uttag av uppgift ur belastningsregistret för uppgift i registret. Sekretessen är absolut. För att Polismyndigheten ska kunna lämna uppgifter ur

belastningsregistret till Transportstyrelsen krävs alltså ett sekretessgenombrott.

För att bedöma om ett sekretessgenombrott kan motiveras behöver en avvägning göras mellan Transportstyrelsens behov av information om den enskildes brottliga förehavanden, och skyddet av den enskildes personliga integritet. Därvid kan följande nämnas. Rätten att framföra en vattenskoter föreslås förutsätta att den enskilde har genomgått godkänd utbildning och har ansökt om förarbevis. Den enskilde har således frivilligt ansökt om behörigheten och får därmed förutsättas vara medveten om att åtgärder kan vidtas vid vissa brott. De brott som föreslås ligga till grund för återkallelse är typiskt sett inte av den allvarligaste arten. Uppgifterna kommer att användas enbart i Transportstyrelsens prövning av om ett förarbevis ska återkallas och inte föras in i något register hos Transportstyrelsen. Ett utlämnande av nu aktuella uppgifter kan därmed inte anses innebära något större intrång i den personliga integriteten hos de enskilda som berörs. Detta gäller även med beaktande av den bedömning som görs i avsnitt 10.2 om att sekretess inte ska gälla för uppgifterna hos Transportstyrelsen. Vid en sammanvägning av behovet av uppgifterna och intrångets storlek får det anses att ett genombrott i sekretessen för belastningsuppgifterna kan motiveras.

Av 35 kap. 3 § OSL första stycket följer att sekretessen enligt bestämmelsen genombryts enligt vad som är föreskrivet om utlämnande av uppgift i registret i bl.a. lagen (1998:620) om belastningsregister och i förordning som har meddelats med stöd av den lagen. Enligt 6 § första stycket 4 lagen om belastningsregister ska personuppgifter ur belastningsregistret lämnas ut om det begärs av myndighet i den utsträckning regeringen för vissa slag av ärenden föreskriver det eller för ett särskilt fall ger tillstånd till det. I förordningen (1999:1134) om belastningsregister finns en rad detaljerade regler om vilka myndigheter som har rätt att få fullständiga eller begränsade uppgifter från registret och för vilka ändamål de får begära dessa uppgifter. Av intresse för det aktuella ärendet kan nämnas att enligt 17 § förordningen om belastningsregister ska Polismyndigheten underrätta Transportstyrelsen om uppgifter i belastningsregistret enligt bestämmelserna i 6 kap. 3, 4 och 6 §§ vägtrafikdataförordningen (2019:382). Underrättelsesyldigheten omfattar ett drygt femtiotal brottstyper. Ändamålet med behandlingen av belastningsuppgifterna är att Transportstyrelsen ska få underlag för att bedöma om en behörighet att framföra fordon eller ett tillstånd ska återkallas eller om någon annan åtgärd bör vidtas, jfr prop. 2018/19:33 s. 80.

För att åstadkomma ett sekretessgenombrott som möjliggör för Polismyndigheten att lämna de nu aktuella uppgifterna till Transportstyrelsen bör på motsvarande sätt en sekretessbrytande underrättelsesyldighet införas i förordningen om belastningsregister. En bestämmelse om underrättelsesyldigheten bör även tas in i den föreslagna förordningen om förarbevis för vattenskoter.

Underrättelsesyldigheten bör inte gälla oavsett om den dömda personen har förarbevis för vattenskoter eller inte. Avsikten är att uppgifterna från domarna m.m. ska användas i ärenden om återkallelse av förarbevis. Av integritetsskäl för den enskilde är det också av vikt att uppgifter från belastningsregistret inte lämnas ut i större omfattning än

som är nödvändigt. Det är därför tillräckligt att Polismyndigheten åläggs att underrätta Transportstyrelsen om domar som rör personer som har förarbevis för vattenskoter. Detta kräver förvisso att Polismyndigheten först kontrollerar mot förarbevisregistret innan utdraget ur belastningsregistret skickas till Transportstyrelsen. Detta merarbete för Polismyndigheten bör dock inte anses som alltför betungande. I avsnitt 5 föreslås också att Polismyndigheten ska få direktåtkomst till förarbevisregistret. Underrättelseskyligheten bör således endast gälla domar m.m. som rör personer som har förarbevis för vattenskoter.

Eftersom den enskildes eventuella brottsliga förehavanden föreslås vara av betydelse enbart vid en återkallelse av förarbeviset och inte påverka rätten att få ett förarbevis utfärdat, bör underrättelseskyligheten endast gälla för brott som har begåtts efter utfärdandet av förarbeviset.

När det gäller en dom eller ett beslut som får överklagas bör en underrättelse lämnas först sedan Polismyndigheten har fått besked om att avgörandet har fått laga kraft eller överklagats.

Behandling av personuppgift hos Polismyndigheten

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 dataskyddsförordningen.

Syftet med Polismyndighetens skyldighet att underrätta Transportstyrelsen om vissa uppgifter i belastningsregistret är att möjliggöra en prövning av om förarbeviset ska återkallas på grund av att föraren har gjort sig skyldig till brott. Personuppgiftsbehandlingen som den hanteringen innefattar sker inte i syfte att bekämpa eller lagföra brott, verkställa straffrättsliga påföljder eller upprätthålla allmän ordning och säkerhet (prop. 2017/18:232 s. 131). Behandlingen av personuppgifterna omfattas därför inte av brottsdatalagens tillämpningsområde. Det är i stället dataskyddsförordningen som är tillämplig.

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 i dataskyddsförordningen vara uppfyllt. När det gäller statliga och kommunala myndigheters personuppgiftsbehandling uppfylls i regel de villkor som anges artikel 6.1 c och e: 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 behandling av personuppgifter som kommer att behöva ske när Polismyndigheten sänder över domar m.m. till Transportstyrelsen är nödvändig för att myndigheten ska kunna fullgöra den i lag reglerade rättsliga förpliktelsen att sända över domarna m.m. Behandlingen får därför, i enlighet med 2 kap. 1 § dataskyddslagen, ske med stöd av artikel 6.1 c i EU:s dataskyddsförordning.

3.7 Avgifter

Förslag: Transportstyrelsen ska få ta ut avgift för handläggning av ärenden och för tillsyn. Avgifterna ska få bestämmas upp till full kostnadstäckning.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn.

Skälen för förslaget: Transportstyrelsens uppgifter som rör tillståndsgivning och godkännande av utbildningar, tillsyn och utfärdande av förarbevis bör finansieras genom avgifter som tas ut av enskilda, i enlighet med huvudprincipen för Transportstyrelsens finansiering, jfr prop. 2010/11:30). Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter bör införas i den föreslagna nya lagen.

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, jfr prop. 2008/09/111 s. 22–23. Det bör därför finnas en möjlighet att ta ut avgifter som inte fullt ut täcker de faktiska kostnaderna.

4 Utbildningsanordnarna

4.1 Tillstånd ska krävas för att bedriva utbildning

Förslag: För att få anordna utbildning till förarbevis för vattenskoter ska det krävas tillstånd av Transportstyrelsen. Utbildningen ska vara godkänd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen ska få återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning eller ett beslut om godkännande av utbildning.

Bedömning: Det finns rättslig grund för den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos Transportstyrelsen i ärenden och tillsyn som rör utbildningsanordnarna.

Skälen för förslaget och bedömningen

Tillstånd för att ge utbildning och godkännande av utbildningen

Eftersom rätten att få ett förarbevis beror helt på om den sökande har blivit godkänd på utbildningen, är det av stor vikt att utbildningsanordnarna har förutsättningar och resurser att på ett kvalitativt sätt bedriva föreskriven utbildning, att utbildningens innehåll är tillräckligt och att t.ex. instruktörernas kompetens är god. För att få ge utbildning till förarbevis för vattenskoter bör det därför krävas tillstånd av Transportstyrelsen. Även själva utbildningen i sig bör godkännas i ett särskilt beslut av Transportstyrelsen, eftersom det inte kan uteslutas att

utbildningsanordnaren i framtiden kan vilja bedriva annan utbildningsverksamhet. Detta bör regleras i den nya förordningen med stöd av bemyndigande i den nya lagen.

Godkännandet kan ske efter ansökan till myndigheten där utbildningsorganisationen levererar uppgifter om sin verksamhet i enlighet med kriterier som Transportstyrelsen bör meddela föreskrifter om. För att möjliggöra en effektiv ansöknings- och handlägningsprocess bör förfarandet ske via en e-tjänst. Efter att tillstånd har getts och godkännande har skett kan utbildningsorganisationen ges tillgång till Transportstyrelsens utbildarportal där utbildningsdata kan levereras, och som möjliggör ett automatiserat utfärdande av förarbevis för vattenskoter hos myndigheten. Det kan inte uteslutas att det kan behöva ställas ytterligare krav för att få tillstånd att bedriva utbildning och få utbildningen godkänd. Transportstyrelsen bör därför få meddela ytterligare föreskrifter om krav på tillstånd och villkor för att bedriva utbildning.

Den utbildningsanordnare som sedan tidigare är godkänd att bedriva utbildning för yrkessjöfart bör kunna ansöka om tillstånd att utbilda till förarbevis för vattenskoter i enlighet med befintliga rutiner för godkännande av utbildning för yrkessjöfarten.

Återkallelse av tillståndet

Tillståndet att bedriva utbildning eller godkännandet av utbildningen bör kunna återkallas om förutsättningarna för tillståndet eller godkännandet inte längre finns eller om föreskrifter om utbildningsanordnaren eller utbildningen som meddelats med stöd av denna förordning inte följs. Det bör också vara möjligt att återkalla ett tillstånd eller ett godkännande om tillståndshavaren begär det.

Behandling av personuppgifter hos Transportstyrelsen

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 i dataskyddsförordningen vara uppfyllt. När det gäller statliga och kommunala myndigheters personuppgiftsbehandling uppfylls i regel de villkor som anges artikel 6.1 c och e: 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 behandling av personuppgifter som kommer att ske när Transportstyrelsen behandlar frågor om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet och när myndigheten utövar tillsyn över utbildningsanordnarna är nödvändig för att myndigheten ska kunna fullgöra en i den föreslagna förordningen reglerad rättslig förpliktelse som dessutom utgör myndighetsutövning. 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 sådana ärenden kommer det primärt att röra sig om namn och kontaktuppgifter, kvalifikationer samt uppgift om vilken roll en person innehar hos utbildningsanordnaren. Några integritetskänsliga uppgifter kommer inte att begäras in eller hanteras. Transportstyrelsen

kommer inom ramen för sin tillsynsverksamhet att ha behov av att sammanställa uppgifter om utbildningsanordnare i ett register. En sådan sammanställning kommer endast att användas internt. För de utbildningsanordnare som så önskar kommer Transportstyrelsen att via sin webbplats offentliggöra kontaktuppgifter, i syfte att göra det enkelt för den enskilde att få reda på om en utbildningsanordnare har tillstånd att bedriva utbildning och att utbildningen är godkänd av Transportstyrelsen. Sådan publicering kommer endast att ske med utbildningsanordnarens medgivande. Sammantaget bedöms det inte finnas behov av någon ytterligare bestämmelse i författning för att sådana behandlingar av uppgifter hänförliga till utbildningsanordnare ska vara tillåtna.

4.2 Utbildningsanordnandet utgör myndighetsutövning och kräver stöd i lag

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få överlämna till en juridisk person att anordna utbildning för att framföra fartyg, inneha befattning på fartyg eller utföra annan uppgift på fartyg och att utfärda intyg som bevis för genomgången utbildning.

Skälen för förslaget: För att få ett förarbevis för vattenskoter ska det enligt förslaget i denna promemoria krävas dels genomgången godkänd utbildning, dels uppfyllt ålderskrav. Något ytterligare ska inte krävas. Förarbeviset ska utfärdas av Transportstyrelsen, men någon ytterligare prövning ska inte ske hos Transportstyrelsen. Om en person är minst 15 år och kan uppvisa ett godkänt kursintyg, ska således förarbevis utfärdas. Motsatsvis, om personen inte godkänns vid utbildningen eller om personen inte har uppnått tillräcklig ålder, ska något förarbevis inte utfärdas. Inte heller i detta fall finns någon möjlighet för Transportstyrelsen att göra någon egen bedömning och till exempel ändå utfärda förarbeviset. Möjligheten att få förarbeviset är alltså helt beroende på utbildningens genomförande.

Enligt 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen, förkortad RF, kan förvaltningsuppgifter överlämnas åt andra juridiska personer och enskilda individer. Innefattar uppgiften myndighetsutövning, får ett överlämnande göras endast med stöd av lag. Någon allmängiltig legaldefinition av begreppet myndighetsutövning finns inte. Av förarbetena till den bestämmelse i 1974 års regeringsform som numera finns i 12 kap. 2 § RF och som också använder begreppet myndighetsutövning, framgår att begreppet myndighetsutövning avser utövning av befogenhet att för enskild bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinär bestraffning eller annat jämförbart förhållande (prop. 1973:90 s. 398). Begreppet går tillbaka till 1971 års förvaltningslag i vilken definitionen ovan ingick, utan att begreppet myndighetsutövning i sig användes. I förarbetena till den nuvarande förvaltningslagen (2017:900) diskuteras begreppet grundligt, och en av de slutsatser som dras är att även om begreppet fortfarande inte är helt tydligt, så avser det ett i offentligrättsliga normer grundat beslutsfattande, som i väsentlig mån påverkar den enskildes personliga eller ekonomiska situation (SOU 2010:29 s. 102).

I praktiken kommer avgörandet av huruvida en person har rätt att framföra en vattenskoter helt komma att ligga hos utbildningsanordnarna. Utbildningens innehåll ska grundas på föreskrifter som kommer att meddelas av Transportstyrelsen, och det ska krävas tillstånd av Transportstyrelsen för att få ge utbildningen. Förvisso krävs formellt ett utfärdat förarbevis för att få framföra vattenskotern, och skulle Transportstyrelsen av någon anledning inte utfärda förarbeviset trots genomgången godkänd utbildning, finns som utgångspunkt inte någon rätt att framföra vattenskotern (här bortses från de olika övergångsregler som innebär att en vattenskoter får framföras enbart med stöd av kursintyg). Den allt övervägande delen av de nödvändiga och faktiska åtgärderna för att få ett förarbevis sker därmed hos utbildningsanordnarna och inte hos Transportstyrelsen. En enskild som har genomgått en godkänd utbildning torde med goda skäl kunna utgå från att ett förarbevis kommer att utfärdas. Det på offentliga normer grundade beslutsfattande som faktiskt påverkar den enskildes situation, dvs. rätten att framföra en vattenskoter, sker således hos utbildningsanordnaren. De åtgärder som vidtas av utbildningsanordnarna, särskilt i form av utfärdande av det kursintyg som ligger till grund för Transportstyrelsens utfärdande av förarbevis, bör därför anses utgöra myndighetsutövning. Ett överlämnande av en sådan uppgift till en privat aktör kräver därmed stöd i lag. En bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att överlämna uppgiften att utbilda och utfärda kursintyg till juridiska personer bör därför införas i den föreslagna nya lagen.

4.3 Behandling av personuppgifter hos utbildarna

4.3.1 Rättslig grund finns eftersom utbildningsuppgiften utgör ett led i myndighetsutövning

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

Skälen för bedömningen

Rättslig grund

Dataskyddsförordningen 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 i EU:s dataskyddsförordning vara uppfyllt. Enligt artikel 6.1 e uppfylls kravet på rättslig grund om behandlingen av personuppgiften sker som ett led i myndighetsutövning. I avsnitt 4.2 anges att den verksamhet som kommer att ske hos den som har tillstånd att ge utbildning för vattenskotere kan anses utgöra myndighetsutövning. Den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos utbildningsanordnarna får därför, i enlighet med

2 kap. 2 § dataskyddslagen, ske med stöd av artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning.

Behandling av personnummer och samordningsnummer

Av avsnitt 3.2 framgår att det för en säker identifiering av de personer som har behörighet att framföra vattenskoter krävs att Transportstyrelsen använder person- och samordningsnummer vid utfärdande och återkallelse av förarbevis. 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. Det har därför i avsnitt 3.2 bedömts att det är tillåtet för Transportstyrelsen att behandla sådana uppgifter i ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis. Av avsnitt 3.2 framgår vidare att ett förarbevis ska utfärdas om den sökande har genomgått godkänd utbildning. Något ytterligare, förutom att sökanden har fyllt 15 år, krävs inte för att få ett förarbevis. Avsikten är vidare 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 bestämmelsen i 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 5 föreslås att utbildarna ska ha skyldighet att rapportera uppgifter om bl.a. de utbildades person- eller samordningsnummer till det register som Transportstyrelsen ska föra. 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.

4.4 Tillsyn över utbildningsanordnarna

Förslag: Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över utbildningsanordnarna.

Transportstyrelsen ska i den utsträckning som behövs för tillsynen ha 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.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs

1. för genomförande av tillsynen, och
2. för att de som omfattas av tillsynen ska kunna fullgöra sina skyldigheter.

Skälen för förslaget

Tillsynsmyndighet m.m.

Även om utbildningsanordnarna har tillstånd behöver det säkerställas att anordnarnas kompetens bibehålls och att utbildningsinnehållet fortlöpande motsvarar kraven. Transportstyrelsen bör därför bedriva tillsyn över de utbildningsanordnare som har fått tillstånd att bedriva utbildning. Detta bör anges i den föreslagna nya förordningen. Med tanke på utbildningens begränsade omfattning och att den inte vänder sig till yrkessjöfarten där internationella krav i stor del styr hur tillsynen ska bedrivas, bör tillsynen i stora delar kunna göras genom egenkontroll och riskbaserad tillsyn. Detta innebär en kostnadseffektiv tillsyn för utbildningsanordnarna och myndigheten. För att Transportstyrelsen på ett effektivt sätt ska kunna bedriva en riskbaserad tillsyn kan det krävas en digital lösning där utbildningsanordnaren rapporterar in genomförda egenkontroller.

För den utbildningsorganisation som är godkänd sedan tidigare att bedriva utbildning för yrkessjöfart kan tillsynen över vattenskoterutbildningen bedrivas antingen inom ramen för den tillsyn som redan i dag bedrivs gentemot den yrkesmässiga utbildningen eller genom de rutiner som beskrivs ovan.

Befogenheter för tillsynsmyndigheten

För att möjliggöra en effektiv tillsyn måste Transportstyrelsen ha rätt att t.ex. ta del av handlingar och få tillträde till utbildningsanordnarens områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till verksamheten.

Om det vid tillsyn uppmärksammas brister hos utbildningsanordnarna som bör åtgärdas, bör Transportstyrelsen ha en möjlighet att vidta tvingande åtgärder för att framtvunga rättelse. Det bör således vara möjligt för Transportstyrelsen att meddela förelägganden riktade mot alla de krav som gäller för en utbildningsanordnare.

En förutsättning för att Transportstyrelsens uppgift ska kunna ske effektivt är att det finns en möjlighet för myndigheten att vidta åtgärder om en utbildningsanordnare t.ex. inte lämnar ut handlingar eller annan information som behövs för att tillsyn ska kunna ske, eller inte medverkar i tillsynen på det sätt som krävs för genomförande av tillsynen. Transportstyrelsen bör således även ha rätt att besluta förelägganden som behövs för genomförande av tillsynen.

Samtliga här föreslagna befogenheter bör anges i den föreslagna lagen.

Om det krävs närmare föreskrifter för att genomföra tillsynen, kan dessa meddelas genom verkställighetsföreskrifter.

5 Förarbevisregister

Förslag: Transportstyrelsen ska föra ett elektroniskt register över utfärdade förarbevis för vattenskoter (förarbevisregistret). Myndigheten ska vara personuppgiftsansvarig för registret.

Personuppgifter ska få behandlas i registret om det är nödvändigt för att hantera ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis. Personuppgifter ska även få behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information som behövs

1. vid Polismyndighetens och Kustbevakningens kontroller av vattenskoterförare, 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.

Den som anordnar utbildning för vattenskoter ska så snart det är möjligt rapportera uppgifter om de personer som har godkänts vid utbildningen till förarbevisregistret.

Polismyndigheten och Kustbevakningen ska få medges direktåtkomst till alla uppgifter i förarbevisregistret utom de registrerades kontaktuppgifter och uppgifter om betalda eller förfallna avgifter.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen ska föra ett förarbevisregister

Kontroller av om vattenskoterförare har den behörighet som krävs i form av förarbevis, eller i förekommande fall, bevis om genomgången utbildning, kommer att göras av Polismyndigheten och Kustbevakningen. Avsikten är att förarbeviset som huvudregel inte ska utfärdas som ett fysiskt bevis i någon form, utan enbart som ett digitalt bevis som kan uppvisas t.ex. i en app. Det ska dock finnas en möjlighet för den enskilde att få ett förarbevis utskrivet som t.ex. ett enkelt plastkort. För att en kontroll på plats t.ex. ute på sjön eller i en hamn ska kunna ske, bör myndigheterna därför kunna kontrollera riktigheten av det uppvisade förarbeviset. Ett register över alla giltiga förarbevis är därmed i princip en förutsättning för att kontroller ska kunna göras på ett enkelt, tillförlitligt och effektivt sätt. Ett register är också i princip nödvändigt bland annat för att Transportstyrelsen ska kunna handlägga ärenden om återkallelse av förarbevis på ett effektivt sätt. Transportstyrelsen bör därför åläggas att föra ett elektroniskt register över utfärdade förarbevis. Myndigheten bör vara personuppgiftsansvarig för registret. Bestämmelserna bör placeras i den föreslagna nya förordningen.

Syfte och innehåll i registret

Syftet med registret är i första hand att underlätta vid Transportstyrelsens handläggning av utfärdanden och eventuella återkallelser av förarbevis. Registret bör även kunna underlätta för Polismyndigheten och Kustbevakningen att göra de kontroller av om en förare av en vattenskoter har den behörighet som krävs för framförandet. Registret kan också vara av stort värde för Polismyndigheten och Kustbevakningen i den övriga

brottsbekämpningen. Uppgifterna i registret bör därför få användas även för att tillhandahålla information som behövs 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.

Det bör anges i förordningen att personuppgifter får behandlas för dessa ändamål.

De närmare uppgifter som ska registreras i registret bör begränsas till enbart de som nödvändiga för att myndigheterna ska kunna fullgöra sina uppgifter. Detta innebär att uppgifterna i registret endast bör omfatta namn, personnummer eller samordningsnummer, kontaktuppgifter och uppgifter om den utbildning för vattenskoter som den enskilde har genomgått. För att underlätta för Polismyndighetens och Kustbevakningens kontrollverksamhet bör registret också innehålla en uppgift om huruvida förarbeviset är giltigt eller har återkallats. Däremot bör t.ex. anledningen till att förarbeviset har återkallats inte registreras.

Skyldighet för utbildningsanordnare att rapportera uppgifter till registret

En effektiv hantering av utfärdande av förarbevis förutsätter att uppgifterna i registret kommer in i princip automatiskt och så fort den enskilde har blivit godkänd vid utbildningen. Utfärdandet av förarbeviset kommer att ske per automatik så fort de uppgifter som krävs finns i registret. Den som anordnar utbildning för vattenskoter bör därför så snart det är möjligt rapportera uppgifter om de personer som har godkänts vid utbildningen till förarbevisregistret. På vilket sätt rapporteringen ska ske och vilka uppgifter som ska rapporteras kan meddelas i verkställighetsföreskrifter. Rapporteringsskyldigheten bör placeras i den föreslagna nya förordningen med stöd av bemyndigande i den föreslagna nya lagen.

Direktåtkomst till registret för Polismyndigheten och Kustbevakningen

En förutsättning för att Polismyndigheten och Kustbevakningen ska kunna utföra kontrollerna av förarbevis är att de har tillgång till förarbevisregistret utan att behöva vända sig till Transportstyrelsen och begära ut uppgifterna. Myndigheterna bör därför medges direktåtkomst till registret. Någon exakt definition av begreppet direktåtkomst finns inte. Inte heller finns några bestämmelser om hur ett system för direktåtkomst ska vara uppbyggt rent tekniskt. Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) har i ett avgörande som rörde frågan om vad som avses med direktåtkomst i socialförsäkringsbalken tagit utgångspunkt i tryckfrihetsförordningens bestämmelser om allmänna handlingars offentlighet, jfr HFD 2015 ref. 61. HFD uttalade i målet att det avgörande är om upptagningen kan anses förvarad hos socialnämnderna i tryckfrihetsförordningens mening, dvs. att upptagningen 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. Eftersom socialnämnderna enligt förutsättningarna i målet var tvungna att aktivt efterfråga uppgifterna kunde socialförsäkringsnämnderna enligt HFD inte anses ha någon sådan teknisk tillgång till upptagningar som avses i 2 kap. 3 § andra stycket tryckfrihetsförordningen. Någon direktåtkomst förelåg därmed inte i

målet. För att Polismyndigheten och Kustbevakningen ska kunna utföra kontrollerna effektivt och så att de enskilda förarna av vattenskotrar inte ska påverkas negativt genom att behöva vänta på att polisman eller kustbevakningstjänsteman efterfrågar uppgifter ur förarbevisregistret, bör åtkomsten till förarbevisregistret vara konstruerad på så sätt att polismannen eller kustbevakningstjänstemannen inte behöver aktivt fråga efter uppgifterna, utan de ska med hjälp av egen utrustning kunna ta fram, läsa och använda uppgifterna från förarbevisregistret utan att behöva invänta något besked från Transportstyrelsen i varje enskilt fall.

Direktåtkomsten bör dock begränsas till de uppgifter som är nödvändiga för att avgöra om den kontrollerade personen har ett giltigt förarbevis. Kontaktuppgifter till den registrerade (t.ex. adress, e-post eller telefonnummer) och uppgifter om betalda eller förfallna avgifter bör inte vara nödvändiga för kontrollerna. Övriga uppgifter i registret bör dock omfattas av direktåtkomsten. Bestämmelserna om direktåtkomst bör placeras i den föreslagna nya förordningen.

Det har inte kunnat identifieras någon annan aktör eller organisation utöver de här nämnda myndigheterna som behöver egen och direkt tillgång till uppgifterna i registret. Däremot kan det inte uteslutas att det finns aktörer, t.ex. försäkringsgivare eller uthyrare av vattenskotrar, som kan vara intresserade av att få tillgång till uppgift om huruvida en person innehar förarbevis. I dessa två fall torde innehavaren själv vara den som tillhandahåller uppgiften till försäkringsgivaren eller uthyraren. I annat fall finns inget som hindrar att dessa aktörer begär ut uppgiften om personens förarbevis ur registret. Någon sekretess är inte föreslagen för uppgifterna i registret.

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. Det hänvisas därför till den redogörelse för dataskyddsregleringen som görs i avsnitt 3.3.

Det ska slutligen nämnas att uppgifterna kommer att lämnas ut till Polismyndigheten och Kustbevakningen genom att dessa myndigheter kommer att ha direktåtkomst till registret, men eventuellt även på begäran till andra i enlighet med offentlighetsprincipen. Någon sekretess för uppgifterna i registret är inte föreslagen.

6 Skyldigheter för den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter

Förslag: Den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter ska endast få lämna ut vattenskotern till en person som kan visa att han eller hon uppfyller kraven på förarbevis för att framföra vattenskotern eller är undantagen från sådana krav.

Skälen för förslaget

Uthyrningsverksamhet

Den ökande tillgången till vattenskotrar har sannolikt medfört att intresset för att hyra en vattenskoter också har ökat. Det är inte heller ovanligt att en vattenskoter hyrs ut för kortare stunder, som en eller ett par timmar. Eftersom det kan antas att en inte oväsentlig del av den totala vattenskoterkörningen utförs av personer som endast tillfälligt hyr eller lånar en vattenskoter, bör det övervägas om inte detta bör regleras så att kraven på att ha förarbevis får önskvärd effekt. En reglering av uthyrnings- och utlåningsverksamheten kommer på så sätt att utgöra ett komplement till den kontroll av vattenskoterförarna som kommer att göras av berörda myndigheter.

Ett sätt att reglera verksamheten skulle kunna vara att kräva att uthyrningsverksamhet ska kräva tillstånd, något som är fallet vid yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon. Enligt lagen (1998:492) om biluthyrning krävs tillstånd från Transportstyrelsen för att driva en uthyrningsrörelse. För att få tillstånd måste en sökande uppfylla vissa krav på bland annat yrkeskunnande och ekonomiska förhållanden. Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt lagen och kan återkalla ett tillstånd om tillståndshavaren inte längre uppfyller kraven. Det skulle vara möjligt att införa en liknande reglering för uthyrning av vattenskotrar. Fördelen skulle vara att förekomsten av krav på uthyrare och en därmed ökad kännedom om och möjlighet till kontroll av uthyrare torde kunna minska förekomsten av oseriösa aktörer som hyr ut vattenskoter till någon som inte är behörig att framföra den. Mot en sådan reglering talar emellertid att det skulle innebära en ökad regelbörda och ökad administration för både uthyrare och myndigheter.

En annan aspekt i sammanhanget är att fordon som hyrs ut inom verksamheter som omfattas av lagen om biluthyrning är registreringspliktiga. Vattenskotrar ska dock normalt inte registreras. Den som ändå önskar registrera sin vattenskoter måste till en ansökan om registrering därför, utöver de nödvändiga handlingarna för båtregistrering, lämna en förklaring till varför den ska registreras. Det finns utmaningar med att kontrollera en uthyrningsverksamhet om det inte samtidigt går att säkerställa hur många eller vilka vattenskotrar som verksamheten förfogar över och hyr ut.

En reglering liknande den som gäller för biluthyrning medför betydande ekonomiska och administrativa bördor för de seriösa verksamhetsutövarna. Dessa är svåra att motivera, särskilt med beaktande av att det inte kan undvikas att en oseriös aktör kringgår en sådan reglering. Frågan

är också om inte en sådan reglering skulle behöva omfatta företeelser där ett flertal personer går samman för att gemensamt äga eller på annat sätt förfoga över olika tillgångar, såsom till exempel en vattenskoter, och som kan anses gränsa till uthyrningsverksamhet. Utan ytterligare utredning kring detta finns risken för att det tillskapas oönskade möjligheter att kringgå regleringen. Alternativt finns det en risk att regleringen för uthyrare kommer att gälla för fler än vad som är motiverat.

Det finns likväl skäl för att uthyrare av vattenskotrar ändå bör åläggas någon form av ansvar för vem de hyr ut en vattenskoter till. Att uthyrning endast sker till den som har ett förarbevis för vattenskotter torde leda till ökad säkerhet i sjötrafiken. Detta kan uppnås med ett krav att en uthyrare inte får lämna ut vattenskotern till en person utan att först förvissa sig om att denna innehar ett förarbevis. Ett motsvarande utlämningsförbud finns även i lagen om biluthyrning. En bestämmelse bör således föras in i den föreslagna nya förordningen med stöd av bemyndigande i den nya lagen.

Den som önskar hyra en vattenskoter ska alltså visa upp sitt förarbevis för uthyraren för att få ut den hyrda vattenskotern. Själva hyresavtalet påverkas inte, men det kan förutsättas att uthyrningsföretagen kommer att införa ett villkor för avtalet att hyrestagaren kan styrka sin behörighet att framföra vattenskotern. Att kontrollera att hyrestagaren har förarbevis samtidigt som hyresavtalet går igenom och skrivs under och identitetshandling uppvisas bör inte heller bli någon stor extrauppgift för uthyraren.

I avsnitt 7 föreslås att denna skyldighet ska vara straffbelagd. Uthyraren bör därför på lämpligt sätt dokumentera att en kontroll av förarbeviset har skett. På vilket sätt dokumentationen ska ske bör inte regleras eftersom det beror t.ex. på vilket sätt uthyrningen sker, om förarbeviset finns utfärdat i fysisk form eller om hyrestagaren har utländskt förarbevis.

Av avsnitt 3.2 framgår att förarbevisen som utgångspunkt kommer att utfärdas i ett elektroniskt format för att visas upp t.ex. i en app. Detta bör underlätta för den enskilde att vid t.ex. en hyressituation styrka sin behörighet. Inget hindrar dock en uthyrare från att kräva någon form av fysisk kopia av förarbeviset för att uppfylla sin skyldighet att kontrollera förarens behörighet. I avsnitt 5 föreslås att Transportstyrelsen ska föra ett register över giltiga förarbevis. Någon sekretess föreslås inte gälla för registret. Inget hindrar därför en uthyrare att kontakta Transportstyrelsen för att kontrollera att den som hyr har giltigt förarbevis.

Utlåning av vattenskotter

Eftersom det kan antas att en stor del av vattenskoterräkningen sker med vattenskotrar som föraren lånar av t.ex. någon bekant eller anhörig bör samma begränsning gälla den som lånar ut en vattenskoter. Om den som lånar vattenskotern inte kan visa sin behörighet att framföra vattenskotter, ska långivaren inte få lämna ut vattenskotern. Om den som lånar vattenskotern har förarbevis men i sin tur lånar ut vattenskotern till någon som inte har förarbevis, blir det i stället den andra utlånaren som skyldigheten gäller. Den första utlånaren har då uppfyllt sin skyldighet.

7 Ansvar vid överträdelser

Förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet framför en vattenskoter utan att inneha förarbevis eller intyg om genomförd godkänd utbildning ska dömas till böter. I ringa fall ska det inte dömas till ansvar.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet att medföra förarbeviset, intyg om genomförd godkänd utbildning eller giltig identitetshandling ombord ska dömas till penningböter. Detsamma ska gälla i fråga om sådana handlingar som medborgare i ett annat EES-land än Sverige ska medföra. Detsamma ska gälla vid brott mot kravet att visa upp handlingarna för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet på att endast lämna ut vattenskotern till en person som kan visa att han eller hon uppfyller behörighetskraven ska dömas till böter.

Skälen för förslaget

Avsaknad av förarbevis

Det är angeläget att de krav på innehav av förarbevis som föreslås verkligen följs. Ytterst syftar kravet till att höja kunskapsnivån om gott sjömanskap bland vattenskoterförare i svenska farvatten. Detta syftar i sin tur till att minska riskerna 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 påtagliga fartresurser vilket i sig självt förhöjer risken för olyckor med allvarliga följder.

Införandet av ett krav på förarbevis har alltså samma övergripande syfte som liknande regleringar om behörigheter i landtrafiken som är straffsanktionerade. Även reglerna om onykterhet till sjöss har detta syfte. Även de är straffsanktionerade. Andra former av sanktioner än straffsanktioner, t.ex. sanktioner riktade mot vattenskotern, som att på olika sätt begränsa användningen av den, är mot bakgrund av det förhållandevis låga straffvärdet inte lämpliga. De skulle också vara orimliga i de fall det är fråga om en hyrd eller lånad vattenskoter. Även om straffvärdet är förhållandevis lågt är det tillräckligt högt för att motivera en straffsanktion.

Motsvarande regleringar för landtrafiken är som tidigare sagts straffsanktionerade och fungerar väl. Det finns därför goda skäl att anta att en straffsanktion skulle utgöra ett effektivt medel mot det icke önskvärda beteendet. Polismyndigheten och Kustbevakningen utför redan i dag inom ramen för befintlig verksamhet kontroller av den svenska sjötrafiken. Att därtill lägga en kontroll av de nu aktuella förhållandena kan därför inte innebära ett utökad resursbehov av sådan omfattning att det skulle tala mot en kriminalisering.

Det finns sammanfattningsvis goda skäl som talar för en kriminalisering. När det gäller straffskalan gäller för biltrafikens del enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott att den som kör bil olovligt kan dömas till böter. Härutöver gäller att den som gör detta vanemässigt kan

dömas till fängelse i högst sex månader. Det saknas för närvarande underlag för att anta att framförande av vattenskoter utan förarbevis skulle kunna anta sådana vanemässiga former att ett fängelsestraff skulle vara motiverat. Antagandet kan förstås omprövas om det visar sig vara oriktigt. Samtidigt innebär arten av de olycksrisker som finns att penningböter inte motsvarar straffvärdet. Framförande av vattenskoter utan giltigt förarbevis eller intyg om genomförd godkänd utbildning ska därför straffas med dagsböter. Eftersom handlingsregeln, dvs. skyldigheten att ha förarbevis eller annat intyg, är föreslagen att placeras i förordning, bör även straffbestämmelsen placeras i den föreslagna nya förordningen med stöd av bemyndigande i den nya lagen.

Det kan uppkomma situationer som innebär att en vattenskoter kan behöva framföras av någon som inte har förarbevis utan att det framstår som klandervärt. Ett exempel kan vara att föraren av vattenskotern inte kan fortsätta framförandet på grund av sjukdom, olycksfall eller annan liknande händelse. I ett sådant fall 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. Straffbestämmelsen bör därför innehålla ett undantag för ringa fall då det inte ska dömas till ansvar.

Medförande av förarbevis och giltig identitetshandling

Enligt 3 kap. 15 § och 9 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) kan den som kör ett fordon som omfattas av lagen utan att ha med sig sitt körkort eller vissa andra motsvarande handlingar dömas till penningböter. De ordningsskäl som motiverar denna reglering har motsvarande intressen i att Polismyndigheten och Kustbevakningen, på ett enkelt, effektivt och tillförlitligt sätt ska kunna kontrollera en persons rätt att framföra vattenskoter. Ett förarbevis, alternativt kursintyg, och en identitetshandling ska därför medföras under färd och visas upp vid kontroll, jfr avsnitt 3.3. Om underlåtenheten att medföra förarbeviset och en giltig identitetshandling inte sanktioneras finns en risk för att myndigheternas arbete skulle försvåras avsevärt. Det bör alltså vara förenat med ett straff att inte medföra handlingarna. Detta ska också gälla sådana handlingar som medborgare i ett annat EES-land än Sverige ska medföra samt kravet på att handlingarna på begäran ska visas upp för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. Dessa förseelser kan dock inte anses vara lika allvarliga som att framföra vattenskoter utan förarbevis och bör därför kunna sonas med penningböter. Något straff för att föraren inte har med giltig identitetshandling bör dock inte påföras om förarens identitet omedelbart har kunnat fastställas på annat sätt. En motsvarande bestämmelse finns i 9 kap. 2 § körkortslagen. Straffbestämmelserna bör placeras i samma författning som handlingsregeln finns, dvs. straff för den som inte medför identitetshandling bör regleras i den föreslagna nya lagen och straff för den som inte medför förarbevis eller annat intyg bör regleras i den föreslagna nya förordningen.

Polismyndigheten och Kustbevakningen har i avsnitt 5 föreslagits att få direktåtkomst till förarbevisregistret. Detta kommer då att utgöra ett komplement till en granskning av de handlingar som en förare ska kunna visa upp ombord. Direktåtkomsten kommer att likna det sätt på vilket

Polismyndigheten i dag har åtkomst till Transportstyrelsens register över innehavare av körkort och andra förarbevis. Det garanterar tillgång till korrekta och uppdaterade uppgifter om vattenskoterförarens behörighet.

Tillåtande till olovligt framförande av vattenskoter

I 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott föreskrivs ansvar för tillåtande till olovlig körning. Bestämmelsen omfattar situationer när t.ex. en vårdnadshavare eller arbetsgivare tillåter någon att föra ett fordon som den inte har rätt att framföra. Bestämmelsen innebär således att en vårdnadshavare eller annan kan dömas till böter om han eller hon har underlåtit att göra vad som ankommer på honom eller henne för att förhindra en överträdelse.

Det bör införas en bestämmelse som motsvarar den nyss berörda bestämmelsen även vid framförande av vattenskoter. Bestämmelsen bör anknyta till den i avsnitt 6 föreslagna skyldigheten för den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter att endast lämna ut den till en person som kan visa att han eller hon har behörighet eller är undantagen från krav på behörighet. Bestämmelsen bör utformas så att den omfattar varje person som tillåter någon annan att framföra en vattenskoter utan att förvissa sig om att denne är berättigad till det. Den bör vidare utformas så att den omfattar såväl uthyrning som utlån. Ansvaret kommer därför att avse såväl den som hyr ut vattenskotrar inom ramen för en ekonomisk verksamhet som den som lånar ut sin vattenskoter privat. Bestämmelsen bör placeras i den föreslagna nya förordningen med stöd av bemyndigande i den föreslagna nya lagen.

Bestämmelsen kommer till exempel att vara tillämplig på den vårdnadshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter ett barn som är under 15 år att framföra vattenskoter. En så ung person kommer inte att kunna inneha ett förarbevis, jfr avsnitt 3.2. Detta kan antas bidra till att den sedan tidigare införda åldersgränsen på 15 år kommer att iaktas i högre utsträckning än hittills.

Bestämmelsen kan antas leda till att kravet på innehav av förarbevis kommer att iaktas i högre grad än annars. Ansvar för tillåtande till olovligt framförande av vattenskoter bör t.ex. åligga den som i egenskap av ägare eller representant för ägaren har möjlighet att tillåta framförandet. Registrering av vattenskotrar, eller en annan åtgärd som gör att det går att slå fast vem som är ägare, skulle vara sannolikt leda till att ansvarsbestämmelsen blir lättare att tillämpa. Förslag om sådan registrering ligger dock utanför ramen för denna promemoria, se avsnitt 5. Trots att vissa praktiska svårigheter att fastställa vem som äger vattenskotern kan uppkomma kan det antas att bestämmelsen kommer att ha en tillräckligt preventiv verkan för att motivera införandet av en sådan. Det får antas att många som äger eller på annat sätt förfogar över en vattenskoter trots den nämnda svårigheten kommer att avhålla sig från att låna eller hyra ut sin vattenskoter till någon som inte är behörig.

Vissa övergångsfrågor

I avsnitt 3.3 och 11 föreslås att det ska vara tillåtet att få framföra en vattenskoter utan förarbevis, endast på grundval av godkänd utbildning som kan visas genom ett kursintyg, och som i så fall ska medföras ombord

dels under en månad från genomgången kurs, dels under en övergångsperiod efter ikraftträdandet. Den som utnyttjar dessa möjligheter att framföra vattenskoter utan förarbevis ska naturligtvis inte omfattas av något straffansvar. Det kan nämnas att uppgifter om genomgången kurs kommer att finnas i det föreslagna förarbevisregistret, se avsnitt 7.

8 Uppgifter och befogenheter för Polismyndigheten och Kustbevakningen

8.1 Kontroller av vattenskoterförarnas behörighet

Rutinkontroller måste kunna göras

För att de föreslagna kraven att ha utbildning och förarbevis för att få framföra en vattenskoter ska få fullt genomslag krävs att det görs kontroller av vattenskoterförarna. En kontroll av kraven på förarbevis bör kunna ske genom stickprovs- eller rutinkontroller eftersom det svårigen kan bedömas om en förare saknar förarbevis enbart genom att på avstånd betrakta framförandet av vattenskotern. Rutinmässiga kontroller skulle vara ett viktigt och i många fall nödvändigt verktyg i arbete med att förebygga och upptäcka brott mot de föreslagna kraven på förarbevis.

För att få göra en kontroll bör det alltså inte krävas att det finns någon misstanke om brott mot vare sig den nu föreslagna regleringen eller någon annan reglering. Det ska inte heller krävas att föraren i övrigt stör den allmänna ordningen för att en kontroll ska få ske. Även en vattenskoterförare som framför vattenskotern på ett säkert och hänsynstagande sätt ska kunna kontrolleras.

I avsnitt 3.3 föreslås bl.a. att en förare av en vattenskoter ska medföra förarbeviset och en giltig identitetshandling när vattenskotern framförs. Vid en kontroll ska förarbeviset kunna visas upp och identitetshandlingen på begäran lämnas över till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman. Därmed finns rättsliga förutsättningar för en polisman eller en kustbevakningstjänsteman att utföra kontroller av vattenskoterförarna utan att det finns någon misstanke om brott eller att någon störning av ordningen sker, jfr 2 § 2 polislagen (1984:387) och 1 kap. 1 § tredje stycket kustbevakningslagen (2019:32).

Några andra myndigheter än Polismyndigheten och Kustbevakningen som har den typ av materiella resurser och personal som behövs för att kunna göra kontroller av den nya regleringen finns inte. Båda myndigheterna har även uppgifter i dag som rör sjötrafiken. Det är således inte aktuellt att någon annan myndighet ska utföra kontrollerna.

8.1.1 Befogenheter vid kontrollerna

Förslag: En kustbevakningstjänsteman ska ha rätt att stoppa en vattenskoter för att kontrollera att föraren innehar behörighet att framföra vattenskotern. Befogenheten för Kustbevakningen ska gälla inom det geografiska verksamhetsområdet som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen.

Det ska i polisförordningen anges att Polismyndigheten får meddela närmare föreskrifter om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa även andra transportmedel än fordon.

Bedömning: En kustbevakningstjänsteman ska inte ha någon rätt att preja, borda eller föra en vattenskoter till hamn i syfte att utföra kontrollerna.

Skälen för förslaget och bedömningen

Stoppningsrätt utan misstanke om brott

För att överträdelser av den föreslagna regleringen ska kunna beivras måste myndigheterna ha nödvändiga befogenheter. Om kontrollerna ska göras till sjöss är en förutsättning att den person som ska utföra kontrollen har rätt att stoppa vattenskotern.

Enligt 22 § 4 polislagen får en polisman 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. Genom förslaget (se avsnitt 3.2) att en förare av vattenskoter ska uppvisa sitt förarbevis och överlämna en identifikationshandling på uppmaning av en polisman eller en kustbevakningstjänsteman möjliggörs sådana kontroller. Därmed kan även 22 § 4 polislagen tillämpas. En polisman kan då stoppa en vattenskoter för en rutinkontroll utan att det behöver finnas någon misstanke om att föraren inte har den nödvändiga behörigheten.

Någon motsvarande möjlighet för en kustbevakningstjänsteman att stoppa en vattenskoter utan misstanke om brott finns inte. Bestämmelserna om stoppningsrätt i 3 kap. 16 § kustbevakningslagen gäller endast i Kustbevakningens brottsbekämpande verksamhet. Rätten för en kustbevakningstjänsteman att stoppa en vattenskoter utan misstanke om brott behöver därför regleras särskilt. En bestämmelse om detta bör således föras in i den föreslagna lagen.

Enligt 6 kap. 1 § kustbevakningslagen finns en generell rätt för Kustbevakningen att vid kontrollverksamhet preja, borda och föra en vattenskoter till hamn. Något behov av sådana åtgärder bör inte finnas för att utföra de kontroller av förarbevis som myndigheten ska göra enligt förslaget i denna promemoria. En bestämmelse om att rätten till prejning m.m. enligt kustbevakningslagen inte ska gälla bör därför tas in i den föreslagna lagen. Frånvaron av en befogenhet att preja m.m. gäller därvid dock enbart i det skede när myndigheten avser att göra en ren kontroll utan misstanke om brott. Så fort en förare genom sitt beteende, t.ex. genom att inte lyda en stoppningsorder från en kustbevakningstjänsteman, utgör de åtgärder som kustbevakningstjänstemannen får vidta inte åtgärder inom kontrollverksamhet utan i brottsbekämpningsverksamheten. Därmed kan befogenheterna i t.ex. 2 och 3 kap. kustbevakningslagen tillämpas.

Av 10 § 5 polislagen framgår att polismän 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 (jfr PMFS 2016:10). Bestämmelsen i polisförordningen bör dock förtydligas så att den bättre motsvarar de möjligheter som polislagen ger.

Även Kustbevakningen har en motsvarande rätt att använda våld vid stoppande av fartyg vid myndighetens kontrollerande verksamhet, jfr 6 kap. 2 § och 2 kap. 4 § 5 kustbevakningslagen och 14 § 4 kustbevakningsförordningen (2019:83).

Om en förare vid en sådan kontroll skulle vägra att identifiera sig, bör befogenheterna enligt 23 kap. 8 § rättegångsbalken att t.ex. ta med personen till förhör och som gäller för såväl polismän som kustbevakningstjänstemän vara tillräckliga, jfr 3 kap. 5 § kustbevakningslagen.

Var ska kontrollerna göras?

Skyldigheten att ha förarbevis vid framförande av en vattenskoter föreslås gälla på hela det svenska sjöterritoriet (jfr avsnitt 3.2).

Polismyndighetens verksamhet omfattar om inget annat särskilt anges hela det svenska territoriet, i vilket det svenska sjöterritoriet ingår. Polismyndigheten kommer således 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, se närmare 1 kap. 4 § kustbevakningslagen och 19 § förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen. Det finns en möjlighet att enligt 1 kap. 6 § kustbevakningslagen utöka det geografiska verksamhetsområdet för bl.a. Kustbevakningens kontrollerande verksamhet. Det är dock inte aktuellt att i förevarande ärende utöka Kustbevakningens geografiska verksamhetsområde till mer än vad som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen. Avgränsningen av det geografiska området för Kustbevakningens kontroller bör anges i den föreslagna lagen.

8.1.2 Behandling av personuppgifter vid kontrollerna

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

Skälen för bedömningen: Polismyndighetens och Kustbevakningens behandling av personuppgifter i samband med kontroller av vattenskoterförare kommer att omfattas av brottsdatalagens tillämpningsområde. Någon särskild reglering av personuppgifts-

behandlingen utöver den som finns i brottsdatalagen och övrig reglering på brottsdatalagens område behövs inte.

8.2 Brottsbekämpande verksamhet till följd av kontrollerna

Förslag: Överträdelse av den föreslagna regleringen med krav på förarbevis för vattenskoter ska omfattas av Kustbevakningens brottsbekämpande verksamhet.

Skälen för förslaget: I avsnitt 7 föreslås straffbestämmelser för överträdelse av kraven i den föreslagna regleringen om förarbevis. Polismyndigheten och Kustbevakningen kommer att ha rätt att utföra kontroller av vattenskoterförarna och bör därför även ha uppgiften att vidta åtgärder vid överträdelse, dvs. de bör ha brottsbekämpande uppgifter inom ramen för den föreslagna regleringen.

Kustbevakningens uppgifter i den direkta brottsbekämpande verksamheten anges i 3 kap. 1 och 2 §§ kustbevakningslagen och 3 § kustbevakningsförordningen. För att uppgiften att beivra överträdelse mot de nu föreslagna kraven på att ha förarbevis vid framförande av vattenskoter ska omfattas av Kustbevakningens direkta brottsbekämpande uppgift krävs att den föreslagna lagen och förordningen om förarbevis för vattenskoter läggs till i 3 kap. 2 § kustbevakningslagen och 3 § kustbevakningsförordningen. Uppgiften bör dock inte omfatta överträdelse som avser skyldigheten för den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter att kontrollera förarbevis. Detta utgör inte ett sådant sjörelaterat brott som Kustbevakningen normalt har till uppgift att beivra.

Att Polismyndigheten ska beivra brott enligt den föreslagna regleringen om förarbevis för vattenskoter följer av 2 § polislagen.

9 Överklagande

Förslag: I den föreslagna lagen ska anges att beslut om förelägganden som tillsynsmyndigheten fattar ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol och att några andra beslut inte får överklagas. Det ska också anges att det krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

I förordningen ska det upplysas om att beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Skälen för förslaget: Förslagen i denna promemoria innebär att det kommer att fattas förvaltningsrättsliga beslut som bör kunna överklagas. I den föreslagna lagen om förarbevis för vattenskoter finns en bestämmelse som anger att tillsynsmyndigheten får besluta om förelägganden. Dessa beslut ska kunna överklagas. En överklagandebestämmelse bör därför föras in i den föreslagna lagen. Några andra överklagbara beslut kommer

inte att fattas med stöd av lagen. Av tydlighetsskäl bör det ändå anges i lagen att några andra beslut inte får överklagas.

I den föreslagna förordningen om förarbevis för vattenskoter bör det föras in en hänvisning till 40 § förvaltningslagen (2017:900). Hänvisningen innebär att beslut kommer att överklagas till allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd kommer att krävas vid överklagande till kammarrätten.

10 Sekretess

I avsnitt 3.6 har det föreslagits att det ska införas en uppgiftsskyldighet som innebär att den sekretess som annars gäller för uppgift i belastningsregistret bryts. I övrigt behandlas de sekretessfrågor som förslaget föranleder uteslutande i detta avsnitt.

10.1 Tillräckliga sekretessbestämmelser för Transportstyrelsens tillståndsgivning till och tillsyn över utbildningsanordnare finns redan

I avsnitt 4.1 föreslås att för att få ge den utbildning som krävs för att få framföra vattenskoter ska det krävas tillstånd av Transportstyrelsen. Det föreslås också att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över den som bedriver utbildning och att ett tillstånd ska kunna återkallas. Kraven för att få tillstånd föreslås anges i myndighetsföreskrifter, men för att få tillstånd att bedriva utbildning bör generellt gälla att aktören har förutsättningar och resurser för att på ett kvalitativt sätt bedriva föreskriven utbildning, däribland inbegripet att instruktörerna har tillräcklig kompetens. Det kan därför inte uteslutas att Transportstyrelsen vid tillståndsprövningen och den efterföljande tillsynen och eventuellt övervägande av återkallelse kan behöva få uppgifter om den sökande aktörens organisation och ekonomi. Det föreslås vidare att en utbildningsanordnares tillstånd att bedriva utbildning eller godkännandet av utbildningen ska kunna återkallas.

Av 30 kap. 23 § 1 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, förkortad OSF, och punkt 17 till 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. Bestämmelsen kommer således att kunna bli tillämplig på den tillståndsgivning och tillsyn som ska ske beträffande utbildningsanordnarna. Någon ytterligare sekretessreglering behövs 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. kommunala gymnasier, högskolor, Polismyndigheten eller Kustbevakningen kan tänkas vilja ansöka om tillstånd som utbildningsanordnare. Dessa omfattas inte av de ovan beskrivna

sekretessbestämmelserna som gäller till skydd för enskilda affärs- eller driftsförhållanden. Det torde emellertid inte finnas något behov av, eller kan inte heller av någon annan anledning vara lämpligt, att skydda motsvarande uppgifter när det gäller aktörer som företräder det allmänna.

10.2 Sekretess vid ärenden om utfärdande och återkallelse av förarbevis behövs inte

Bedömning: Någon sekretess för uppgift om enskild vid ärenden om utfärdande eller återkallelse av förarbevis bör inte införas.

Skälen för bedömningen: Ett förarbevis ska utfärdas om den sökande har genomgått godkänd utbildning och innehar tillräcklig ålder, jfr avsnitt 3.2. Hos Transportstyrelsen kommer det som utgångspunkt endast att förekomma uppgifter om personens ålder, personnummer eller samordningsnummer, adress- eller kontaktuppgifter och om den utbildning för förarbeviset som personen har genomgått. Några befintliga sekretessbestämmelser som träffar dessa uppgifter finns inte. Något behov av att kunna sekretessbelägga dessa uppgifter finns inte heller.

I ärenden om återkallelse av förarbevis kommer normalt samma uppgifter att finnas som vid utfärdandet av förarbeviset. Därutöver kommer uppgift om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot i fråga om sådana brott som har antecknats i belastningsregistret kunna förekomma (se avsnitt 3.5). 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 nämnas att det inte gäller sekretess i ärenden som rör förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning, jfr 29 kap. 5 § OSL. Även när det gäller dessa förarbevis finns en återkallelsemöjlighet om innehavaren har begått vissa brott och uppgifter ur belastningsregistret inhämtas på motsvarande sätt som nu föreslås.

De uppgifter om brottslig verksamhet och de uppgifter i övrigt som kommer att finnas i ärenden om återkallelse av förarbevis för vattenskotter avviker inte 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 vattenskotter bör mot denna bakgrund inte införas.

10.3 Sekretess i förarbevisregistret behövs inte

Bedömning: Någon sekretess för uppgifter i förarbevisregistret bör inte införas.

Skälen för bedömningen: I avsnitt 5 föreslås att Transportstyrelsen ska upprätta ett register i vilket uppgifter om utfärdade förarbevis ska finnas. De uppgifter som är avsedda att registreras i förarbevisregistret är endast namn, kontaktuppgift (e-post eller telefonnummer) och personnummer alternativt samordningsnummer för innehavaren, uppgift om kursutbildaren och en uppgift om huruvida förarbeviset är giltigt eller återkallat. Några uppgifter om på vilka grunder ett förarbevis är återkallat eller några uppgifter om innehavarens hälsa eller något foto på innehavaren är inte avsedda att finnas i registret. Det föreslås i denna promemoria inte några bestämmelser om sekretess i ärenden som rör utfärdande eller återkallelse av förarbevis, se avsnitt 10.2. 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.

10.4 Sekretess vid förundersökningen

Bedömning: Någon ytterligare sekretess för uppgift i den förundersökning som kan komma att bedrivas av Polismyndigheten eller Kustbevakningen behövs inte.

Skälen för bedömningen: Enligt förslaget i avsnitt 8 ska Kustbevakningen och Polismyndigheten kontrollera att förarna av vattenskotrar har förarbevis eller annan behörighet. 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. Någon ytterligare sekretess behövs inte.

11 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Kravet att ha förarbevis ska träda i kraft den 15 juli 2021. Bestämmelser som rör utbildningsanordnare m.m. ska träda i kraft den 15 maj 2021.

Den som innehar följande handlingar som har utfärdats innan den 15 maj 2021 ska, om ansökan kommit in innan den 15 juli 2022, få ett förarbevis för vattenskoter utfärdat utan krav på genomgången utbildning:

– förarintyg för fritidsbåt, manöverintyg för högfartsbåt eller kustskepparintyg utfärdat av Nämnden för båtlivsutbildning före dagen för ikraftträdande av denna förordning,

– intyg om utbildning för fartygsbefälsbehörighet.

Sådana intyg ska också ge rätt att framföra en vattenskoter till och med den 15 juli 2022.

En vattenskoter ska få framföras utan förarbevis t.o.m. den 31 december 2021 om föraren vid framförandet medför ett intyg från en godkänd utbildningsanordnare på genomgången utbildning.

Skälen för förslaget

Ikraftträdande

Det är mycket angeläget att kraven att inneha förarbevis träder i kraft så snart det är möjligt. Ett tidigare ikraftträdande än den 15 juli 2021 är dock inte lämpligt. Den som avser att framföra en vattenskoter under säsongen 2021 måste få rimlig tid att genomgå den utbildning som krävs för förarbeviset.

För att det ska vara möjligt för utbildningsanordnare att få tillstånd och utbildningar att bli godkända av Transportstyrelsen och för att ge berörda personer en möjlighet att gå den utbildning som krävs och därigenom skaffa förarbevis i tid bör regleringen i övrigt träda i kraft den 15 maj 2021. Även de bestämmelser som innehåller nödvändiga bemyndiganden för regering och myndighet att meddela föreskrifter bör träda i kraft den 15 maj 2021.

Övergångsbestämmelser

Personer som har dokumenterad kunskap i frågor som rör navigation till sjöss bör under en begränsad period, lämpligen ett år från ikraftträdandet av kraven, få ansöka om att få förarbevis för vattenskoter utan att genomgå den obligatoriska utbildning som annars ska krävas för att få förarbevis. Personer som har sådan nautisk utbildning kan normalt 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, kustskepparintyg och behörighetsbevis för fartygsbefälsbehörighet för sjömän. För att minska påfrestningen på Transportstyrelsens arbete med att utfärda förarbevis i ett inledande skede av reformen bör personer som har de här nämnda behörigheterna dessutom

ha rätt att framföra vattenskoter under samma period som de har rätt att ansöka om ett förarbevis, dvs. t.o.m. 15 juli 2022.

Ytterligare en åtgärd för att minska trycket på Transportstyrelsen i ett inledande skede är att tillåta framförande av vattenskoter utan förarbevis om föraren i stället medför ett kursintyg från utbildaren vid framförandet. Eftersom kravet för att få ett förarbevis endast är att vara minst 15 år och ha genomgått godkänd utbildning medför detta inte att kraven sänks. Däremot kan kontrollen av förarens behörighet komma att något försvåras. Eftersom Polismyndigheten och Kustbevakningen föreslås få direktåtkomst till de register som ska upprättas med uppgifter om genomgången utbildning m.m. kommer en möjlighet att finnas att kontrollera om kursintyget t.ex. är förfalskat eller inte.

I samtliga fall ska även en giltig identitetshandling medföras, se avsnitt 3.3.

Övergångsbestämmelserna behöver föras in i såväl den föreslagna nya lagen som den föreslagna nya förordningen.

12 Kostnader och andra konsekvenser

12.1 Vilka berörs av regleringen?

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 stycken. I Transportstyrelsens rapport anges att Sweboat uppskattar att det finns betydligt fler vattenskotrar i omlopp, mellan 25 000 och 35 000 stycken. Avsaknaden av ett register över antalet 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.

12.1.1 Medborgare

Vattenskotterförare

De som främst kommer att beröras av förslagen är de som framför vattenskotter efter att reglerna trätt i kraft. Vattenskotterförarna berörs i form av ställda krav på utbildning och därtill förarintyg för vattenskotter.

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

Den som framför en vattenskotter kommer dock att träffas av en kostnad med anledning av det föreslagna utbildningskravet. Befintliga frivilliga utbildningar som bedrivs idag kostar mellan 2 000–3 000 kronor per

kursdag. Den obligatoriska utbildningen bedöms behöva omfatta 1–2 dagar, vilket innebär att kursavgiften kan komma att bli 2 000–6 000 kronor. Vattenskoterföraren kommer också att träffas av en avgift då denne ansöker om förarbeviset hos Transportstyrelsen. Ansökningsavgiften är inte fastställd men som en jämförelse kan nämnas att för kessjöfarten är ansökningsavgiften 600 kronor per tillstånd.

Övriga medborgare

Övriga medborgare som vistas på, i eller i närhet av vatten där vattenskoter framförs kan i högre grad förvänta sig att vattenskotrar framförs på ett mer ansvarsfullt sätt och med ökad hänsyn till omgivning och miljö. Övriga medborgare bedöms inte träffas av några kostnader till följd av regleringen.

12.1.2 Företag

Utbildningsanordnare

De utbildningsanordnare som avser att bli godkända för att bedriva utbildning som leder till förarbevis för vattenskoter påverkas av regleringen genom att det uppstår en ny möjlighet att utbilda för ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter.

Den organisation som väljer att ansöka om att bli en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsanordnare för vattenskoter träffas av vissa administrativa kostnader i form av framtagna 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 för aktuella utbildningsanordnare.

Uthyrare och återförsäljare

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

I promemorian Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter från år 2014, uppdaterad 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 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.

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.

Det bör dock uppmärksammas att den problematik det innebär att vattenskotrar inte är registreringspliktiga gör sig gällande även i uthyrningsverksamhet när det gäller skyldigheten att endast lämna ut vattenskotern till behörig förare och den straffsanktion som finns kopplad till skyldigheten. 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.

Försäkringsbolag

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

Rederier

Yrkessjöfarten berörs av regleringen då de i högre utsträckning kan förvänta sig att den som framför en vattenskotter i det egna fartygets närhet har kännedom om sjövägsregler och framför vattenskotern på ett betryggande sätt. Bedömningen är att rederier inom yrkessjöfarten inte träffas av några kostnader med anledning av regleringen

12.1.3 Myndigheter

Transportstyrelsen

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

Polismyndigheten, Kustbevakningen och de allmänna domstolarna

Förslaget om att ett förarbevis för vattenskotter 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 vattenskotter. 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 denna uppgift i det geografiska område som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen. Sjöpolisen inom Polismyndigheten finns även den endast på vissa platser i Sverige.

Införandet av krav på utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter förväntas generellt leda till förare som är 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 rättsvärdande myndigheterna. Dock förväntas effekten av den föreslagna regleringen med införandet av nya straffbara gärningar bli att Polismyndigheten och Kustbevakningen kommer att få större ingripandemöjligheter och högst sannolikt rapportera och beivra en större mängd överträdelser gällande vattenskotrar än i dag. Detta förväntas också kunna medföra en något ökad mängd ärenden hos de allmänna domstolarna.

Externa effekter

Införande av en obligatorisk utbildning för framförande av vattenskoter bedöms kunna bidra till ökad kunskap bland förarna avseende effekter på den marina miljön och djurlivet samt vikten av att visa hänsyn till dessa aspekter, vilket i praktiken innebär att den negativa påverkan på den marina miljön och djurlivet minskar.

12.2 Kostnader för Transportstyrelsen och andra myndigheter

Transportstyrelsen bedömer att myndigheten har ett behov av en utökad ram inom både avgifts- och skatteanslaget. Den nytillkommande verksamheten innefattar it-utveckling, ärendehandläggning, tillsyn, registerhållning, regelutveckling, kommunikation och information. Bedömningen är att verksamheten genom avgiftsfinansiering inte kan nå full kostnadstäckning. Tillkommande utgifter kommer att finansieras genom en omprioritering inom befintliga anslagsramar inom utgiftsområde 22.

Polismyndigheten och Kustbevakningen

Den föreslagna regleringen innebär att Polismyndigheten och Kustbevakningen får tillkommande arbetsuppgifter. Polismyndigheten behöver också ta fram föreskrifter på området i enlighet med det föreslagna bemyndigandet i Polisförordningen. 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.

De allmänna förvaltningsdomstolarna

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

Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna

De föreslagna nya kraven är föreslagna att förenas med straffansvar, vilket innebär nya uppgifter för åklagare och nya ärenden vid de allmänna domstolarna. Antalet ärenden blir sannolikt ganska begränsat. Genom 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 såväl Åklagarmyndigheten som de allmänna domstolarna bedöms kostnaderna kunna finansieras inom befintliga anslag.

13 Författningskommentar

13.1 Förslaget till lag om behörighet för att få framföra vattenskoter

Lagens innehåll

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

Paragrafen innehåller en allmän upplysning om lagens innehåll. Bestämmelser om krav på den som framför en vattenskoter finns dock inte enbart i denna lag eller i föreskrifter som får meddelas med stöd av lagen. Bestämmelser som rör framförandet av vattenskotrar finns även i framför allt förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotrar. Bestämmelserna i den förordningen är i huvudsak föranledda av miljöskäl. I den förordningen finns till exempel bestämmelsen med kravet att ha fyllt 15 år för att få framföra en vattenskoter. Därutöver innehåller sjölagen (1994:1009) och fartygssäkerhetslagen (2003:364) bl.a. allmänna sjösäkerhetsmässiga bestämmelser som är tillämpliga vid framförandet av samtliga fartyg, däribland vattenskotrar.

Lagen innehåller inte några begränsningar av den geografiska tillämpligheten. Den gäller således vid framförande av en vattenskoter

inom hela det svenska sjöterritoriet, dvs. i det svenska territorialhavet och på svenskt inre vatten. Den närmare innebörden och avgränsningarna av de områdena framgår av lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1 och 3.2.

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.

Bemyndigandet i paragrafen omfattar alla typer av krav på den som framför en vattenskoter, exempelvis skyldighet att inneha viss behörighet för att få framföra vattenskoter i form av t.ex. förarbevis, och krav på utbildning för att få förarbeviset. Kraven kan vidare röra t.ex. vilka handlingar som föraren ska ha med sig vid framförandet. Bemyndigandet kan vidare användas för föreskrifter om undantag och dispens från de krav som annars gäller också meddelas med stöd av bemyndigandet. Även föreskrifter om återkallelse av förarbeviset och sanktioner kan meddelas med stöd av bemyndigandet.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1 och 3.2.

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.

Paragrafen innehåller bestämmelser om skyldighet för den som framför en vattenskoter att medföra en giltig identitetshandling och på begäran lämna över denna till en polisman eller en kustbevakningstjänsteman vid en kontroll.

Skyldigheten för föraren att medföra en giltig identitetshandling gäller endast för det fall att det enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen krävs någon slags behörighet för att framföra vattenskotern. Den identitetshandling som ska medföras ska vara giltig. I det ligger bl.a. att det inte får vara en kopia, utan det ska vara den utfärdade handlingen i original. När det gäller vad som utgör giltiga svenska identitetshandlingar bör de handlingar som anses godtagbara vid ansökan om pass också godtas 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.

Vad som utgör giltig identitetshandling anges inte i lagen, men kan om så anses nödvändigt anges i verkställighetsföreskrifter. För utländska medborgare torde i första hand pass och motsvarande nationellt identitetskort utgöra giltig identitetshandling. Inom EU finns numera ett offentligt register för äkta identitetshandlingar (PRADO) som bör kunna vara till hjälp i bedömningen av om en utlännings identitetshandling ska godtas.

Bestämmelsen innebär vidare enbart en skyldighet att visa upp handlingarna. Någon skyldighet att lämna över dessa finns inte.

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

Enligt paragrafen får regeringen meddela föreskrifter om att andra handlingar än sådana som avses i 3 § ska medföras ombord och uppvisas för en polisman eller kustbevakningstjänsteman. Sådana föreskrifter kan avse t.ex. handlingar som det kan krävas att den enskilde ska inneha med stöd av föreskrifter som får meddelas med stöd av 2 §, dvs. olika typer av behörighetshandlingar för att få framföra en vattenskoter. I detta kan ingå även andra typer av intyg om de ger sådan behörighet enligt de föreskrifter som får meddelas med stöd av 2 §.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1 och 3.2.

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.

Bemyndigandet i paragrafen omfattar alla typer av krav på den som hyr ut eller lånar ut en vattenskoter. Exempelvis kan kraven röra en skyldighet att kontrollera hyrestagarens eller låntagarens behörighet och eventuellt vägra lämna ut vattenskotern om den som hyr eller lånar vattenskotern inte kan visa upp att han eller hon har behörighet att framföra vattenskotern. Även föreskrifter om t.ex. sanktioner för den som inte efterlever kraven kan meddelas med stöd av bemyndigandet.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

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.

Paragrafen innehåller bestämmelser som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att överlämna uppgifter som innefattar myndighetsutövning till en privat aktör. Avsikten är att möjliggöra för t.ex. skolor och andra utbildare som inte bedrivs statligt eller kommunalt att ge utbildning för vattenskoter och godkänna genomförandet av utbildningen.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

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.

Bemyndigandet i paragrafen omfattar alla typer av krav på den som ger utbildning. Exempel på krav som kan meddelas med stöd av bemyndigandet är krav på tillstånd för att få bedriva utbildning, krav på godkännande av den enskilda utbildningen (eftersom en utbildare kan ge

utbildning även för annat än vattenskoter), villkor och innehåll i utbildningen och krav att rapportera resultat vid utbildningen till berörd myndighet.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1, 3.2 och 4.1.

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.*

Paragrafen innehåller en upplysning om att regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn.

Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

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.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om befogenhet för tillsynsmyndigheten att få tillgång till uppgifter, handlingar och lokaler m.m. för att utöva tillsynen. Befogenheterna får endast tillämpas om de behövs för tillsynen. Om tillsynen kan genomföras på ett mindre ingripande sätt utan att befogenheterna tas i anspråk ska detta ske.

Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

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.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om befogenhet för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden dels i syfte att genomföra tillsynen (*punkten 1*), dels i syfte att få utbildningsanordnaren att vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla kraven i lagen och i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (*punkten 2*).

Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

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).

Paragrafen innehåller bestämmelser om rätt att stoppa en vattenskoter. Enligt *första stycket* har en kustbevakningstjänsteman rätt att utan misstanke om brott stoppa en vattenskoter för att kontrollera om föraren har erforderlig behörighet. För att stoppningsrätten ska få användas krävs, till skillnad från vad som gäller enligt bestämmelserna om stoppningsrätt

i 3 kap. 16 § kustbevakningslagen (2019:32), 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 bestämmelsen kan alltså en ren rutinkontroll eller stickprovskontroll göras.

I *andra stycket* lämnas en upplysning om att polismäns rätt att stoppa t.ex. en vattenskoter regleras i polislagen (1984:387).

Vilka åtgärder som konkret får användas för att stoppa en vattenskoter följer delvis av regleringen i polislagen och kustbevakningslagen, jfr t.ex. 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 8.

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.

Paragrafen innehåller avgiftsbemyndiganden.

Övervägandena finns i avsnitt 3.6.

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.

Paragrafen innehåller i *första stycket* en regel om straff för den som bryter mot kravet på att medföra en giltig identitetshandling ombord vid framförande av en vattenskoter. Stycket innehåller också en regel om straff för den som bryter mot kravet på att vid anmodan ska visas upp för polisman eller kustbevakningstjänsteman. Straffbestämmelsen hänvisar till 6 § första stycket och den handling som nämns där är en giltig identitetshandling. Vad som avses med giltig identitetshandling behandlas närmare i kommentaren till 3 §.

Det framgår vidare av 4 § att regeringen får meddela föreskrifter om krav att medföra även andra handlingar. Det kan t.ex. vara frågan om förarbevis eller intyg om genomförd utbildning. Sådana omfattas dock inte av lagens straffbestämmelse men kan komma att omfattas av straffbestämmelser i förordning. Straffbestämmelsen omfattar dock, såvitt avser begäran från polisman eller kustbevakningstjänsteman, även sådana handlingar som kan komma att omfattas av straffbestämmelser i förordning.

Av *andra stycket* följer att det inte ska dömas till straff om förarens identitet genast har kunnat fastställas. Det kan exempelvis vara fråga om fall där vattenskoterföraren är känd av den ingripande polismannen eller kustbevakningstjänstemannen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

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.

Paragrafen innehåller bestämmelser om överklagande. Endast beslut om förelägganden som fattas med stöd av 10 § får överklagas. Några andra beslut enligt lagen får inte överklagas.

Övervägandena finns i avsnitt 10.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

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.

Ikraftträdandet sker vid två tidpunkter. Den 15 maj 2021 träder de bestämmelser i kraft som krävs för att utbildningsanordnare ska få tillstånd att utföra utbildning, att få utbildningen godkänd, och att genomföra utbildningen. Vid samma datum träder föreskriftsbemyndiganden i kraft för att möjliggöra meddelandet av bl.a. bestämmelser om innehållet i utbildningen som behöver ges innan kraven på förarbevis träder i kraft.

Den 15 juli 2021 träder kraven att ha förarbevis eller annat intyg vid framförandet, sanktioner och befogenheter för Polismyndigheten och Kustbevakningen i kraft.

Övervägandena finns i avsnitt 11.

13.2 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 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
- 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* har i uppräkningslagen lagts till lagen (2021:000) om behörighet för att få framföra vattenskoter

Övervägandena finns i avsnitt 8.