

# Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU12

## Förarbevis för vattenskoter

---

### Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till en ny lag om förarbevis för vattenskoter. Syftet med lagen är att säkerställa att vattenskotrar används på ett säkert och miljövänligt sätt. Bestämmelserna om förarbevis och kontroll- och straffbestämmelser föreslås träda i kraft den 1 maj 2022. Bestämmelser som rör tillstånd för utbildare, utbildningens innehåll och utfärdande av förarbevis föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

Utskottet föreslår vidare tre tillkännagivanden till regeringen med anledning av följdmotioner till propositionen:

- Regeringen bör införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon utan att lagen ytterligare fördröjs.
- Regeringen bör se till att den samordnande myndigheten bejakar möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis.
- Regeringen bör se till att den samordnande myndigheten bejakar möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utfärda förarbevis.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden. I betänkandet finns nio reservationer (S, M, SD, V, KD, MP) och ett särskilt yttrande (L). I tre reservationer (S, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra några tillkännagivanden till regeringen.

#### *Behandlade förslag*

Proposition 2020/21:190 Förarbevis för vattenskoter.

14 yrkanden i följdmotioner.

7 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden.....	6
Förarbevis för vattenskoter .....	6
Reservationer .....	19
1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (KD).....	19
2. Lagens omfattning, punkt 2 (S, MP) .....	19
3. Utbildningsverksamhet, punkt 3 (S, MP) .....	21
4. Utfärdare av förarbevis, punkt 4 (S, MP) .....	22
5. Utfärdare av förarbevis, punkt 4 (V) .....	22
6. Övriga frågor, punkt 5 (M) .....	23
7. Övriga frågor, punkt 5 (SD) .....	24
8. Övriga frågor, punkt 5 (V).....	24
9. Övriga frågor, punkt 5 (KD).....	25
Särskilt yttrande.....	26
Regeringens lagförslag, punkt 1 (L) .....	26
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	27
Propositionen .....	27
Följdmotionerna .....	27
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21 .....	28
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	30

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:190 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2020/21:925 av Roland Utbult (KD),  
 2020/21:1839 av Isak From m.fl. (S),  
 2020/21:2152 av Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S),  
 2020/21:2452 av Teresa Carvalho m.fl. (S),  
 2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12,  
 2020/21:3678 av Aron Emilsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt  
 2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4.

*Reservation 1 (KD)*

## 2. Lagens omfattning

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,  
 2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och  
 2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1.

*Reservation 2 (S, MP)*

## 3. Utbildningsverksamhet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 i denna del,  
 2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,  
 2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 i denna del  
 och  
 2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 i denna del.

*Reservation 3 (S, MP)*

## 4. Utfärdare av förarbevis

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som

erbjuder utbildning och examination möjlighet att utfärda förarbevis och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 i denna del,

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del och

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 i denna del  
och

avslår motion

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 i denna del.

*Reservation 4 (S, MP)*

*Reservation 5 (V)*

## 5. Övriga frågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3.

*Reservation 6 (M)*

*Reservation 7 (SD)*

*Reservation 8 (V)*

*Reservation 9 (KD)*

Stockholm den 8 juni 2021

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP) och Åsa Coenraads (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2020/21:190 Förarbevis för vattenskoter, fyra motioner som lämnades in med anledning av propositionen och sju motionsyrkanden som lämnades in under den allmänna motionstiden 2020/21. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1 och regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till propositionen.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

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

Regeringen föreslår vidare att det ska krävas tillstånd för att få bedriva utbildning för förarbevis för vattenskoter och att tillsyn ska utövas över utbildningsanordnarna.

Regeringen föreslår även att det införs ett förarbevisregister där uppgifter om genomförd utbildning och förarbevis registreras.

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

# Utskottets överväganden

## Förarbevis för vattenskoter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om förarbevis för vattenskoter och lag om ändring i kustbevakningslagen. Riksdagen avslår därmed ett motionsyrkande om senarelagt datum för ikraftträdandet och motionsyrkanden från den allmänna motionstiden.

Riksdagen tillkännager samtidigt för regeringen att den bör införa ett nytt teknik neutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon utan att lagen ytterligare fördröjs. Därmed bifalls motionsförslag om detta.

Riksdagen tillkännager också för regeringen att den bör se till att den samordnande myndigheten bejakar möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att dels utbilda och examinera för förarbevis, dels utfärda förarbevis. Därmed bifalls motionsförslag om detta.

Riksdagen avslår vidare motionsförslag om att reformen ska utvärderas efter ett år, om att övningskörning ska ingå i förarbevisutbildningen för vattenskoter, om förhöjd åldersgräns till 18 år och om att obligatoriska praktiska moment inte ska ingå i utbildningen för det nya förarbeviset för vattenskoter.

Jämför reservation 1 (KD), 2 (S, MP), 3 (S, MP), 4 (S, MP), 5 (V), 6 (M), 7 (SD), 8 (V) och 9 (KD) samt det särskilda yttrandet (L).

## Propositionen

### *Bakgrund*

Regeringen konstaterar i propositionen att användningen av vattenskotrar kontinuerligt ökar. Det saknas säkra uppgifter om antalet vattenskotrar, men enligt den senaste båtlivsundersökningen i Sverige beräknas antalet vattenskotrar uppgå till ca 12 000 stycken. Vattenskotern används mest för nöjeskörning, inte sällan nära land, t.ex. i hamnar eller i anslutning till badplatser där många andra människor befinner sig.

Regeringen konstaterar att den ökade användningen av vattenskotrar har lett till oönskade konsekvenser såsom exempelvis ett ökat antal olyckor. Antalet sjöräddningsuppdrag som berör vattenskotrar har ökat och enligt Kustbevakningen framför många förare farkosterna på ett sätt som tyder på bristande båtlivserfarenhet. Regeringen påtalar också att nöjeskörningen ofta upplevs som störande av personer i närheten eller som på längre avstånd kan

höra vattenskotern. Därtill lyfter regeringen att vattenskotrar kan ta sig in i skyddade kustområden och påverka exempelvis fåglars häckning negativt.

I Sverige finns det inte några särskilda krav för att få framföra en vattenskoter, utöver kravet att ha fyllt 15 år (jfr förordningen [1993:1053] om användning av vattenskoter). En vattenskoterförare omfattas dock av sjölagen (1994:1009), fartygssäkerhetslagen (2003:364) och sjötrafikförordningen (1986:300), som reglerar hur trafik till sjöss ska bedrivas rent generellt.

### *Förslag om en ny lag om förarbevis för vattenskoter*

Regeringen förslår att en ny lag som reglerar rätten att framföra vattenskoter införs. Kraven ska gälla såväl vattenskotrar som drivs med förbränningsmotor som vattenskotrar som drivs med elmotor. Avsikten med förslagen i propositionen är att säkerställa att den som framför en vattenskoter har tillräcklig kompetens att göra det på ett sjösäkert och miljövänligt sätt.

Regeringen anger att den i och med propositionen har slutbehandlat riksdagens tillkännagivande om att förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas (rskr. 2014/15:194).

### *Definition av vattenskoter och omfattningen av lagen om förarbevis*

En vattenskoter definieras enligt förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter som en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och 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. Med hänsyn till den allmänna teknikutvecklingen och att eldrivna vattenskotrar rimligtvis kommer att bli mer vanligt förekommande anser regeringen att även dessa bör omfattas av den nu föreslagna regleringen. Regeringen förslår därför att behörighetskraven i den nya lagen bör gälla för alla vattenskotrar som drivs med ett vattenjetaggregat, utan begränsning till vilken motor som används för att driva jetaggregatet.

### *Krav på förarbevis*

I propositionen föreslås att en vattenskoter endast får framföras av den som har ett förarbevis för vattenskoter. För att ett förarbevis ska utfärdas krävs det att innehavaren har fyllt 15 år och med godkänt resultat har genomgått utbildning för att få ett förarbevis. Utbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska moment och särskild vikt ska läggas vid säkerhet samt hänsyn till miljö- och naturliv. Regeringen pekar på att vattenskoternas särart i förhållande till vanliga fritidsbåtar när det gäller dess konstruktion och användningsområde gör att den kunskap som krävs skiljer sig från den som krävs för att framföra en vanlig fritidsbåt. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om utbildningens mål, innehåll och genomförande. Ett förarbevis för vattenskoter ska efter ansökan utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen konstaterar

att det i en bakom liggande utredning föreslås att Transportstyrelsen ska utfärda förarbevisen. Enligt regeringen saknas anledning att frångå detta förslag.

Regeringen föreslår några undantag från kravet på förarbevis. Kravet på förarbevis ska inte gälla inom statliga myndigheters verksamhet, vid utförande av räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen om skydd mot olyckor och vid träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet och i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss.

Enligt förslaget ska den som framför en vattenskoter ha med sig ett giltigt förarbevis och en giltig identitetshandling ombord. Föraren får dock ha med sig ett utbildningsintyg i stället för ett förarbevis ombord om färden genomförs inom en månad från den dag då utbildning genomförts med godkänt resultat och förarbeviset inte har utfärdats och lämnats ut. Förarbeviset eller, i förekommande fall, utbildningsintyget och identitetshandlingen ska på begäran överlämnas till en polis eller en kustbevakningstjänsteman.

Ett förarbevis för vattenskoter föreslås gälla tills vidare. I propositionen lämnas dock även bestämmelser för när förarbevis kan återkallas. Vidare lämnas förslag om förare från ett annat EES-land än Sverige.

#### *Utbildningsverksamhet för förarbevis, tillsyn och förarbevisregister*

Regeringen föreslår att det ska krävas tillstånd för att få bedriva förarbevisutbildning. Sådant tillstånd ska beviljas av den myndighet som regeringen bestämmer. Tillstånd ska få beviljas till juridiska personer som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt har förutsättningar att bedriva en god utbildning. Tillståndet ska få förenas med villkor. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning.

Propositionen innehåller även tillsynsbestämmelser. Om tillsynsmyndigheten begär det ska t.ex. tillståndshavaren lämna tillträde till lokaler, områden och utrymmen som har anknytning till verksamheten, tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

Regeringen föreslår vidare att ett elektroniskt förarbevisregister ska föras av den myndighet som regeringen bestämmer.

I den föreslagna lagen ska det upplysas om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om direktåtkomst till förarbevisregistret. Regeringen konstaterar i propositionen att det i första hand bör vara Polismyndigheten och Kustbevakningen som kan anses ha ett behov av direktåtkomst till registret för att möjliggöra effektiva kontroller av vattenskoterförare.



### *Straff för olovligt förande av vattenskoter och kontrollverksamhet*

Enligt propositionen ska den som uppsåtligen framför en vattenskoter utan att vara berättigad till det dömas till böter för olovligt förande av vattenskoter. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter någon att framföra en vattenskoter utan att vara berättigad till det ska dömas till böter. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kraven att medföra förarbevis, utländskt förarbevis, utbildningsintyg, intyg om utländskt förarbevis eller identitetshandling ombord vid färd ska dömas till penningböter. Detsamma ska gälla för den som inte på begäran visar upp handlingarna för eller lämnar över handlingarna till en polis eller en kustbevakningstjänsteman vid en kontroll.

En kustbevakningstjänsteman ska enligt förslaget ha rätt att stoppa en vattenskoter för kontroll av att föraren innehar behörighet att framföra den. Befogenheten för Kustbevakningen ska gälla inom det geografiska verksamhetsområde som anges i 1 kap. 4 § kustbevakningslagen. En polis eller en kustbevakningstjänsteman ska vid kontroll få medge att en vattenskoter förs till närmsta lämpliga upptagningsplats, trots att föraren inte har rätt att framföra vattenskotern. Ett medgivande får bara lämnas om det kan ske utan att det uppstår någon risk för sjösäkerheten. Brott mot den föreslagna regleringen ska omfattas av Kustbevakningens direkta brottsbekämpning.

### *Överklagande, avgifter och tillsyn*

Regeringen föreslår att beslut om tillstånd att bedriva utbildning, återkallelse av sådant tillstånd, utfärdande av förarbevis och återkallelse av förarbevis ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma ska gälla beslut om förelägganden inom ramen för tillsynsverksamheten. Ett beslut som rör en fysisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om klaganden inte är folkbokförd i Sverige, inom vars domkrets klaganden vistas. Ett beslut som rör en juridisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn. Regeringen pekar i sammanhanget på att Transportstyrelsens uppgifter som rör utfärdande av förarbevis, prövning av tillstånd att bedriva utbildning och tillsyn bör finansieras genom avgifter som tas ut av enskilda, i enlighet med huvudprincipen för Transportstyrelsens finansiering.

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

Regeringen anser att det är mycket angeläget att de föreslagna kraven för att få framföra en vattenskoter införs så snart som möjligt. Regeringen anger samtidigt att det måste finnas tid för förare att genomgå utbildning och för den ansvariga myndigheten att vidta nödvändiga administrativa åtgärder innan kravet på förarbevis träder i kraft. Regeringen föreslår därför att de delar av

den nya lagen som rör utbildningsverksamheten, utfärdande av förarbevis och förarbevisregister ska träda i kraft den 1 juli 2021. Resten av lagen ska träda i kraft den 1 maj 2022. Vidare föreslås särskilda övergångsbestämmelser för den som innehar förarintyg för fritidsbåt, manöverintyg för högfartsbåt eller kustskepparintyg utfärdat av Nämnden för båtlivsutbildning före den 1 maj 2022 och intyg om utbildning för fartygsbefälsbehörighet som utfärdats före den 1 maj 2022.

### *Konsekvenser*

Regeringen bedömer att ett införande av krav på behörighet för att få köra vattenskoter kan medföra positiva effekter för sjösäkerheten och miljön. Regeringen menar även att förslaget bör förbättra säkerheten för förarna och omgivningen. Baserat på tid och kostnad för de befintliga frivilliga förarutbildningarna beräknas den obligatoriska förarutbildningen behöva omfatta en till två utbildningsdagar, vilket innebär att kursavgiften beräknas uppgå till 2 000–6 000 kronor. Vattenskoterföraren kommer dessutom att behöva betala en avgift när denne ansöker om förarbevis hos Transportstyrelsen, uppskattningsvis ca 600 kronor per tillstånd baserat på ansökningsavgiften för yrkessjöfarten. Regeringen menar att dessa kostnader ska ställas i relation till att en begagnad vattenskoter kostar från ca 50 000 kronor och uppåt och utifrån det perspektivet är kostnaderna skäligen. Regeringen bedömer inte att förslaget väntas medföra några större konsekvenser för företagen. Kravet på att inneha ett förarbevis för framförande av vattenskoter kommer i stort inte att påverka försäljningen av vattenskotrar nämnvärt. Förslaget kommer däremot att ha en viss påverkan på uthyrningsverksamheter, men hur omfattande denna påverkan blir är enligt regeringen osäkert.

När det gäller konsekvenser för myndigheterna bedömer regeringen att förslagen kommer att innebära nya uppgifter framför allt för Transportstyrelsen, Kustbevakningen och Polismyndigheten. Vissa effekter kan uppstå även för Åklagarmyndigheten, domstolarna och länsstyrelserna. För Transportstyrelsen ska de tillkommande utgifterna finansieras genom en omprioritering inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. För Kustbevakningen, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, domstolarna och länsstyrelserna ska eventuella tillkommande utgifter finansieras inom befintliga ramar.

## **Motionerna**

### *Ett förarbevis för vattenskotter*

I motion 2020/21:925 påtalar Roland Utbult (KD) behovet av att påskynda arbetet med att införa förarbevis för vattenskotter. Motionären anser att införandet av åldersgräns för att köra vattenskotter som gjordes 2019 var ett steg i rätt riktning men att det nu är dags att ta nästa steg med införande av

förarbevis för vattenskoter. Enligt motionären skulle ett krav på förarbevis för vattenskotrar kunna förebygga allvarliga olyckor på sjön.

Isak From m.fl. (S) föreslår i motion 2020/21:1839 att det bör övervägas att ersätta nuvarande vattenskoterförordning med ett krav på behörighetsbevis, förarbevis eller körkort samt åldersgränser för små snabba farkoster på sjön. Motionärerna pekar på att det inte är vattenskotrarna som är problemet utan att de som framför vattenskotrar i många fall inte känner till de lagar och regler som finns i området som de kör i. Det har även förekommit buskörning i många delar av landet. Motionärerna anser att det vore önskvärt med en högre åldersgräns för de starkaste modellerna och någon form av kompetenskrav, förarintyg eller förarbevis eller motsvarande, ungefär det som finns för EU-mopeder eller det förarbevis som gäller för snöskotrar i dag. Utformningen av ett sådant förarbevis bör enligt motionärerna bygga på att den som klarat ett obligatoriskt kunskapsprov med godkänt resultat ska vara berättigad att ansöka om ett förarbevis.

Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S) yrkar i motion 2020/21:2152 att möjligheterna att genomföra de förslag om reglering av fritidsskoter från Havs- och vattenmyndigheten som formulerades 2013 ses över. Motionärerna pekar på att hastigheterna på sjön blir allt högre och att olyckorna i samband med framför allt vattenskotrar har ökat under senare år. Enligt motionärerna får många stå ut med buskörningar och störande bullernivåer samtidigt som ett sådant beteende aldrig hade accepterats på land.

Teresa Carvalho m.fl. (S) föreslår i motion 2020/21:2452 att behovet av ett förarbevis för vattenskoter ses över. Motionärerna pekar på att Kustbevakningen under många år har haft problem med vattenskotrar som kör fort och olämpligt nära stränder och folk som badar. Enligt motionärerna är problemet inte farkosten i sig utan hur det framförs. De anser därför att det vore önskvärt med en högre åldersgräns för de starkaste modellerna och någon form av kompetenskrav, förarintyg eller förarbevis eller motsvarande, ungefär det som finns för EU-mopeder eller det förarbevis som gäller för snöskotrar i dag. Utformningen av ett sådant förarbevis bör enligt motionärerna bygga på att den som klarat ett obligatoriskt kunskapsprov med godkänt resultat ska vara berättigad att ansöka om ett förarbevis.

Helena Gellerman m.fl. (L) anför i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 12 att regler om utbildning och förarbevis för vattenskoter skyndsamt bör införas i god tid innan sommaren 2021. Motionärerna konstaterar att samtidigt som vattenskotrar utgör ett smidigt sätt att förflytta sig på vattnet och underlättar transporter i kustnära områden har under senare år antalet olyckor med vattenskotrar ökat. Den åldersgräns på 15 år som infördes härom året har dessvärre inte hjälpt för att få ned antalet olyckor eftersom användningen av vattenskotrar samtidigt ökat.

Aron Emilsson m.fl. (SD) föreslår i motion 2020/21:3678 yrkande 1 att utbildningskrav och förarbevis för vattenskoter införs och att övriga villkor för framförande av vattenskoter utreds. Motionärerna föreslår i yrkande 2 en utredning om förarbevis för snabbgående vattenfarkoster oavsett fordonstyp.

Motionärerna pekar på att antalet vattenskotrar i svenska farvatten har ökat dramatiskt under de senaste åren liksom antalet vattenskotterrelaterade olyckor. I juni 2019 infördes en åldersgräns för framförande av vattenskotter, men krav om förarintyg saknas ännu. Enligt motionärerna har farkosterna i vissa fall sina fullt rimliga användningsområden och de kan t.ex. underlätta vid räddningsinsatser eller vara praktiska arbetsfarkoster. Samtidigt har i många fall framförandet av allt snabbare vattenskotrar av allt fler utan sjövana blivit ett ökande orosmoment för många boende och badande i inte minst sårbara skärgårdsmiljöer.

### *Lagens omfattning*

Maria Stockhaus m.fl. (M) välkomnar i kommittémotion 2020/21:4057 regeringens initiativ att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskotter. Motionärerna menar dock att regeringens proposition är för snäv då den endast riktar in sig på vattenskotrar upp till en viss längd och drivna av viss teknik. Motionärerna anser i yrkande 1 att det istället behövs en lag som tar ett helhetsgrepp, är teknikneutral och reglerar färdmedel på svenska vatten med krav på förarbevis för vattenfordon som kör över ett visst antal knop, vilket skulle inkludera såväl vattenskotrar som alla övriga vattenfordon oavsett drivmedel.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2020/21:4058 yrkande 1 att reglerna som rör förarbevis för vattenskotter även bör omfatta båtar som kan framföras i 35 knop eller mer. Motionärerna framhåller vikten av hög säkerhet på sjön och menar att regeringens definition av vattenskotter är problematisk då den endast omfattar vattenskotrar och inte övriga snabba båtar, vilket kan leda till att ägare och tillverkare försöker kringgå reglerna. Dessutom menar motionärerna att nya båttyper hela tiden utvecklas och att det framöver kan bli svårt att avgöra vad som anses vara en vattenskotter.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2020/21:4061 yrkande 1 att ett nytt förarbevis för snabbgående fritidsbåtfarkoster som baseras på båtens kapacitet till hög hastighet införs. Motionärerna anser att regeringens definition av vattenskotrar i propositionen inte tar hänsyn till teknikutvecklingen på området och därmed missar alla de övriga vattenfarkoster som med mycket hög fart kan framföras på vattnet. Det är enligt motionärerna rimligare att kravet på förarbevis i stället omfattar alla snabbgående fritidsbåtar baserad på deras kapacitet till hög hastighet.

### *Utbildningsverksamhet och utfärdare av förarbevis*

Maria Stockhaus m.fl. (M) anför i kommittémotion 2020/21:4057 yrkande 2 att det ska vara möjligt för externa aktörer att utbilda och examinera för förarbevis. Motionärerna hänvisar till Nämnden för båtutbildning (NFB) som redan i dag administrerar förarutbildning samt till privata aktörer som har visat intresse för att bedriva utbildning för det nya förarbeviset.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:4058 yrkande 2 att NFB bör kunna fortsätta att bedriva utbildningsverksamhet liksom tidigare och utan extra kostnader för förarbevis. Motionärerna menar att det befintliga utbildningssystemet och utbildningen för förarintyg för fritidsbåt bör utgöra en utgångspunkt, och de nämner i sammanhanget att NFB hanterar 14 olika intyg för exempelvis fritidsbåt, kustskeppare och handhavande av snabba båtar.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2020/21:4061 yrkande 2 att det ska vara möjligt för externa organisationer att ansvara för utbildning och examination av det nya förarbeviset. Motionärerna menar att förslaget avviker från dagens ordning där utbildningsorganisationen NFB administrerar förarutbildning för fritidsbåt och ansvarar för totalt 14 olika intyg för farkoster på vatten. Motionärerna anser att regeringens förslag till utbildningsorganisation riskerar att bli dyrare än dagens ordning. Därför bör de organisationer och företag som i dag utgör utbildningsstrukturen för intyg till havs vara kvar enligt motionärerna.

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2020/21:4066 yrkande 4 att regeringen bör ge en samordnande myndighet i uppdrag att se till att utbildning, examination och utfärdande av förarbevis för vattenskoter harmoniseras med båtlivets befintliga utbildningsorganisation, där NFB ansvarar för samordning av utbildningarna och auktorisering av examinationsförrättarna. Motionärerna menar att det inte finns någon anledning att skapa ett helt nytt utbildningssystem när det redan finns ett fungerande system med etablerade aktörer som har rätt kompetens och nätverk för uppdraget.

### *Övriga frågor*

Maria Stockhaus m.fl. (M) önskar i kommittémotion 2020/21:4057 yrkande 3 att reformen ska utvärderas efter ett år.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:4058 yrkande 3 att förarbevis för vattenskoter bör omfatta övningskörning.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2020/21:4061 yrkande 3 att obligatoriska praktiska moment ska uteslutas ur utbildningen för det nya förarbeviset. Motionärerna anser att praktiska utbildningsmoment är kraftigt kostnadsdrivande och därför bör de inte vara en del av utbildningen.

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2020/21:4066 yrkande 1 att regeringen snarast bör återkomma med ett förslag om höjd åldersgräns vid framförande av vattenskoter till 18 år. Motionärerna påpekar att vattenskotrar som kan uppnå en hastighet upp till 70 knop, vilket motsvarar ca 130 kilometer i timmen, inte är jämförbara med mopeder utan snarare med motorcyklar. Eftersom unga förare har högst olycksrisk i trafiken och yngre personer även har en förhöjd tendens till riskbeteenden anser motionärerna att åldersgränsen för förarbevis ska höjas till 18 år. I yrkande 2 föreslår motionärerna att den nya åldersgränsen på 18 år bör träda i kraft den 1 juli 2021. Motionärerna vill med

förslaget uppnå en bättre ordning på sjön redan under årets båtsäsong då regeringens proposition dragit ut på tiden och de föreslagna bestämmelserna inte hinner träda i kraft under 2021. I yrkande 3 anför motionärerna att regeringen bör inkludera examination som krav för förarbevis för vattenskoter. Motionärerna menar att en examination, som omfattar både teori och praktik, behövs för att säkerställa att förarbevisinnehavarna har de kunskaper och färdigheter som krävs för ett att framföra vattenskotrar säkert, har god kännedom om sjötrafikreglerna och kan tillämpa gott sjömanskap.

## Utskottets ställningstagande

### *Regeringens lagförslag*

Utskottet välkomnar regeringens förslag till lag om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Det är angeläget att säkerheten höjs då antalet vattenskoterolyckor har ökat under senare år. Anledningen till att tillbud med vattenskotrar har ökat verkar vara dels vattenskoterns höga motorstyrka, dels dess begränsade djupgående. Många vattenskotrar har en effekt på 100–300 hästkrafter, vilket innebär att de kan uppnå hastigheter om 70 knop (ca 130 kilometer i timmen). Det begränsade djupgåendet innebär vidare att vattenskotern kan framföras nära land. Vattenskotern används dessutom mest för nöjeskörning nära land där många andra människor befinner sig. Behovet av att införa ett förarbevis för vattenskoter har även förts fram i motioner från allmänna motionstiden vilka behandlas i betänkandet.

År 2015 gjorde riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att det bör införas förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter (bet. 2014/15:TU11, rskr. 2014/15:194). Regeringen beslutade under 2019 om ett förbud mot att framföra vattenskoter för den som är under 15 år (förordning 1993:1053 om användning av vattenskoter). I och med den nu framlagda propositionen 2020/21:190 om införande av obligatoriskt förarbevis för vattenskoter bedömer regeringen att riksdagens tillkännagivande är tillgodosett och därmed slutbehandlat. Utskottet har inga invändningar mot regeringens bedömning.

I motion 2020/21:4061 (KD) yrkande 4 föreslås att datumet för ikraftträdandet flyttas fram till den 1 september 2022 för att de norra delarna av Sverige ska ha lika möjligheter till utbildning för det nya förarbeviset. Utskottet anser dock liksom regeringen att det är mycket angeläget att kravet på förarbevis införs så snart som möjligt. Enligt regeringen finns det i dag mycket få utbildare för vattenskoter i Sverige. Trafikverket uppger i sin promemoria att ca 75 000 personer kan behöva förarbevis. Med detta i beaktande föreslår regeringen att den nya lagen bör införas i två steg för att hinna komma på plats i rimlig tid. Ett uppdelat ikraftträdande gör det även möjligt för utbildare att få tillstånd och ta fram utbildning och för myndigheten att ta fram föreskrifter och utfärda förarbevis fortlöpande under en längre period. Kravet på förarbevis bör därför sättas i kraft den 1 maj 2022 medan de bestämmelser som rör utbildningsverksamheten, utfärdande av förarbevis och

förarbevisregistret bör träda i kraft den 1 juli 2021 för att göra det möjligt för förarna att skaffa sig utbildning till säsongstarten 2022. Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet finner att de föreslagna lagändringarna i propositionen och tidpunkten för ikraftträdandet är väl motiverade. Utskottet föreslår därför att riksdagen bifaller propositionen och de lagförslag som läggs fram i den. Utskottet anser att önskemålen i motionerna om att införa förarbevis torde bli tillgodosedda helt eller delvis genom förslagen i regeringens proposition. Motionerna 2020/21:925 (KD), 2020/21:1839 (S), 2020/21:2152 (S), 2020/21:2452 (S), 2020/21:3235 (L) yrkande 12, 2020/21:3678 (SD) yrkandena 1 och 2 samt 2020/21:4061 (KD) yrkande 4 avstyrks därmed.

### *Lagens omfattning*

Vattenskotrar har blivit ett allt större problem på svenska vatten. För att komma tillrätta med dagens situation är regeringens initiativ till ett förarbevis för dessa fordon ett steg i rätt riktning. Utskottet anser dock samtidigt att regeringens proposition är problematisk då den är för snävt utformad och inte tar hänsyn till teknikutvecklingen på området och missar alla de övriga vattenfarkoster som med hög fart kan framföras på vattnet. Det behövs enligt utskottets mening en lag som tar ett helhetsgrepp och omfattar förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon. Utskottet menar vidare att propositionen inte tar tillräcklig hänsyn till teknikutvecklingen då skotrar som är längre än 4 meter kommer att kunna framföras utan förarbevis. Det kan även uppstå osäkerhet om vad som framöver kommer att anses utgöra en vattenskotter när nya båttyper kommer ut på marknaden. Morgondagens vattenskotrar kommer därtill, av såväl miljöskäl som ekonomiska skäl, att drivas med elmotorer. Branschen uppger att eldrivna vattenskotrar sannolikt kommer att drivas med propeller istället för som i dag ett vattenjetaggregat. Detta leder till att eldrivna vattenskotrar inte skulle omfattas av kravet på förarbevis i den föreslagna nya lagen. Utskottet anser därför att lagen bör vara teknikneutral och omfatta både vattenskotrar och vissa övriga snabbgående vattenfordon oavsett drivmedel för att inte riskera att lagen är inaktuell redan när den träder i kraft.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet ett tillkännagivande till regeringen om att ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon bör införas utan att lagen ytterligare fördröjs. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2020/21:4057 (M) yrkande 1, 2020/21:4058 (SD) yrkande 1 och 2020/21:4061 (KD) yrkande 1.

### *Utbildningsverksamhet*

Enligt den föreslagna lagen ska förarbevis utfärdas för den som har fyllt 15 år och har genomgått en förarutbildning. Regeringen föreslår inte några andra krav för att få förarbevis. Ett förarbevis ska således utfärdas utan någon ytterligare prövning när behörighetsvillkoren är uppfyllda. Regeringen

understryker därmed att utbildningskravet är centralt för att få ett förarbevis. Det är således av stor vikt att den som ger utbildningen har tillräckliga och relevanta kunskaper på området och har de förutsättningar och resurser som krävs för att kunna bedriva utbildning på ett kvalitativt sätt som tillgodoser lagstiftningens syften. Målet med utbildningen bör vara att den som framför en vattenskoter ska få tillräcklig kunskap och färdighet för att föra vattenskotern på ett betryggande sätt med hänsyn till sjösäkerheten och miljön.

I följdmotionerna tas i denna del frågan upp om att externa utbildningsaktörer, inte minst genom Nämnden för båtlivsutbildning (NFB), ska ha möjlighet att utbilda och examinera för det nya förarbeviset. Utskottet instämmer i att det saknas anledning att skapa ett helt nytt utbildningssystem när det redan finns ett fungerande system med etablerade aktörer som har rätt kompetens och nätverk för uppdraget. Utskottet anser att det är viktigt att man nyttjar de organisationer och företag som i dag bedriver utbildning för förarintyg för fritidsbåt så att processen för att ta det nya obligatoriska förarintyget blir så smidigt och tids- och kostnadseffektivt som möjligt. Det är således angeläget att förarbevisutbildningen för vattenskotter harmoniseras med befintliga båtlivsutbildningar. Utskottet framhåller i sammanhanget NFB som har lång erfarenhet av att hantera utbildning för förarintyg för fritidsbåt. NFB hanterar i dag 14 olika intyg varav tre behörighetsintyg, t.ex. Förarintyg för fritidsbåt, Kustskepparintyg och Intyg för handhavande av snabba båtar.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen i denna del riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den samordnande myndigheten bör bejaka möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis. Utskottet tillstyrker därmed i denna del motionerna 2020/21:4057 (M) yrkande 2, 2020/21:4058 (SD) yrkande 2, 2020/21:4061 (KD) yrkande 2 och 2020/21:4066 (V) yrkande 4.

#### *Utfärdare av förarbevis*

Det är av vikt att processen för att ta det obligatoriska förarbeviset enligt den nya lagen blir så kostnadseffektivt som möjligt och att inte heller utfärdandet av förarbevis bli onödigt kostsamt.

Utskottet föreslår därför ett tillkännagivande till regeringen om att den samordnande myndigheten bör bejaka möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utfärda förarbevis. Utskottet tillstyrker därmed i denna del motionerna 2020/21:4057 (M) yrkande 2, 2020/21:4058 (SD) yrkande 2 och 2020/21:4061 (KD) yrkande 2. Motion 2020/21:4066 (V) yrkande 4 avstyrks i denna del.

#### *Övriga frågor*

I kommittémotion 2020/21:4057 (M) yrkande 3 efterfrågas en utvärdering av reformen efter ett år. Utskottet vill mot denna bakgrund peka på att



Transportstyrelsen redan har fått i uppdrag av regeringen att utvärdera åldersgränsen för framförande av vattenskoter och detta uppdrag ska redovisas senast den 1 december 2021. Vidare noterar utskottet att regeringen i frågan om att införa behörighetskrav för framförande av andra snabbgående båtar än vattenskotrar meddelar i propositionen att den inte utesluter möjligheten att vidta ytterligare åtgärder om behov finns, vilket utskottet välkomnar.

I kommittémotion 2020/21:4066 (V) yrkande 1 framförs att regeringen snarast bör återkomma med ett förslag om höjd åldersgräns vid framförande av vattenskoter till 18 år eftersom unga förare har högst olycksrisk i trafiken och yngre personer även har en förhöjd tendens till riskbeteenden. Utskottet anser att säkerhet på sjön är viktigt och att ålder givetvis är en faktor som måste beaktas i sammanhanget. Utskottet påminner dock om att ålderskravet på 15 år infördes så pass sent som 2019. Eftersom kravet infördes så pass nyligen bedömer Transportstyrelsen att det saknas tillräckligt med underlag för att ta ställning till om åldersgränsen bör ändras. Utskottet delar i nuläget Transportstyrelsens bedömning men kommer att bevaka utvecklingen.

Möjlighet till övningskörning efterfrågas i kommittémotion 2020/21:4058 (SD) yrkande 3, medan möjligheten att utesluta obligatoriska praktiska moment tas upp i kommittémotion 2020/21:4061 (KD) yrkande 3. Utskottet anser att det finns ett behov av tillräcklig kunskap och färdighet för att föra vattenskotern på ett betryggande sätt med hänsyn till sjösäkerheten och miljön. Vattenskoterns särart, i förhållande till vanliga fritidsbåtar när det gäller dess konstruktion och användningsområde, innebär att den kunskap som krävs för att framföra en vattenskoter i många delar skiljer sig åt från den som krävs för att framföra en vanlig fritidsbåt. En vattenskoter saknar ett omslutande skrov eller fribord, vilket gör att föraren och eventuella passagerare är oskyddade. Utskottet delar således regeringens uppfattning att det för ett säkert framförande av en vattenskoter krävs såväl teoretiska som praktiska kunskaper i manövrering av vattenskotern. Det sistnämnda är särskilt viktigt eftersom vattenskotern kan framföras i mycket höga hastigheter. Utbildningen bör därför bestå av både teori och praktik, vilket även de flesta remissinstanser har tillstyrkt. När det gäller frågan om att möjliggöra övningskörning vill utskottet peka på vad regeringen anför i propositionen. Regeringen utgår där från att det praktiska momentet i utbildningen utformas på ett sådant sätt att det inte krävs någon ytterligare övningskörning på egen hand för att kunna bli godkänd. Något undantag behövs därmed inte för egen övningskörning inför ett praktiskt prov.

När det gäller kontroll av förvärvade förarkunskaper genom en teoretisk och en praktisk examination som föreslås i kommittémotion 2020/21:4066 (V) yrkande 3 framhåller utskottet att detta är en viktig del av förarutbildningen. Utskottet pekar på att det av propositionen framgår att förarutbildningen bör avslutas med någon form av kontroll av att eleven har uppnått godkänt resultat inom ramen för utbildningen, exempelvis genom att den som utbildar avslutar varje delmoment i utbildningen med kontrollfrågor för att säkerställa att eleven har tillgodogjort sig kunskaperna och därmed kan anses ha genomgått

utbildningen. Kontrollen behöver dock inte nödvändigtvis göras genom en separat extern examination skild från utbildningsmomentet och utförd av någon annan än utbildaren. En särskild examination riskerar därtill att bli administrativt omfattande och dyr för såväl förare som myndigheter på ett sätt som inte kan motiveras i detta ärende. En examinationsordning kräver dessutom en reglering av och tillsyn över examinatorerna och skulle göra reformen alltför omfattande i förhållande till behovet. Regeringen pekar på att de praktiska momenten i utbildningen i form av framförande av vattenskotern kan kontrolleras genom att eleven fortlöpande kontrolleras av utbildaren. Utskottet delar regeringens uppfattning. I den föreslagna lagen bör det därför anges att utbildningen ska genomgå med godkänt resultat. I begreppet godkänt resultat ligger ett krav på att ett kontrollförfarande ska ingå som gör att elevens prestation bedöms t.ex. genom ett prov eller på annat lämpligt sätt.

Med hänsyn till ovanstående finner utskottet att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker således motionerna 2020/21:4057 (M) yrkande 3, 2020/21:4058 (SD) yrkande 3, 2020/21:4061 (KD) yrkande 3 och 2020/21:4066 (V) yrkandena 1–3.

# Reservationer

## 1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om förarbevis för vattenskoter.

2. lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)

med den ändringen att de lagändringar som föreslås träda i kraft den 1 maj 2022 i stället ska träda i kraft den 1 september 2022.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,

bifaller delvis proposition 2020/21:190 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2020/21:925 av Roland Utbult (KD),

2020/21:1839 av Isak From m.fl. (S),

2020/21:2152 av Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S),

2020/21:2452 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12 och

2020/21:3678 av Aron Emilsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Regeringen anger att de delar av den nya lagen som rör utbildningsverksamheten, utfärdande av förarbevis och förarbevisregister ska träda i kraft den 1 juli 2021. Resten av lagen ska träda i kraft den 1 maj 2022. Jag anser dock att det slutliga ikraftträdandet för reformen bör förlängas till den 1 september 2022 för att de norra delarna av Sverige ska ha lika möjligheter till utbildning för det nya förarbeviset.

## 2. Lagens omfattning, punkt 2 (S, MP)

av Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,  
2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och  
2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

I flera motionsyrkanden framförs att lagens avgränsning till enbart vattenskotrar är för snävt utformad samt att det kan finnas problem med att eldrivna vattenskotrar faller utanför behörighetskraven. Vi anser att detta redan har beaktats i det lagförslag om förarbevis för vattenskotrar som regeringen lagt fram. Den föreslagna lagens avgränsning av vattenskotrar utgår från den definition av vattenskotrar som finns i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotrar och lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar, vilken 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. För att undvika tolkningssvårigheter understryker regeringen att det är önskvärt att definitionerna så långt som möjligt överensstämmer med varandra. Regeringen anför att definitionen i direktivet begränsar förekomsten av farkoster där det kan vara svårt att konstatera om de faktiskt utgör vattenskotrar eller inte. Regeringen påpekar dock att de nämnda regelverken definierar en vattenskotrar som en farkost med en förbränningsmotor som främsta drivkälla. Eftersom det redan i dag finns vattenskotrar på marknaden som drivs av en elmotor innebär detta att dessa faller utanför de nuvarande definitionerna. Med hänsyn till den allmänna teknikutvecklingen och att eldrivna vattenskotrar rimligtvis kommer att bli mer vanligt förekommande anser regeringen att även dessa bör omfattas av den nu föreslagna behörighetsregleringen, vilket även flera remissinstanser har framfört. Behörighetskraven bör således gälla för alla vattenskotrar som drivs med ett vattenjetaggregat, utan begränsning till vilken motor som används för att driva jetaggregatet. Regeringen har därför valt att anpassa definitionen av vattenskotrar i den nu föreslagna lagen om förarbevis.

Det finns vidare önskemål i motionsförslagen om att vidga lagen till att även omfatta snabbgående fritidsbåtar. Det finns givetvis i många avseenden inte någon anledning att göra skillnad mellan vattenskoterkörning och körning av andra snabbgående motorbåtar. Som framhålls i propositionen är dock tillgången till snabbgående motorbåtar, t.ex. vid uthyrning, mer begränsad än tillgången till vattenskotrar. Motorbåtarna framförs heller inte lika ofta av helt oerfarna förare, vars främsta syfte är lek och inte transport mellan olika punkter. En propellerdriven motorbåt uppmuntrar inte heller genom sin konstruktion och köregenskaper på samma sätt till nöjeskörning nära land som en vattenskotrar. Det störande moment som ofta uppstår för omgivningen till följd av vattenskoterkörning finns alltså inte på samma sätt eller åtminstone inte i samma omfattning vid framförande av snabba motorbåtar. Regeringen anser därför att det för närvarande inte finns tillräckliga skäl för att införa behörighetskrav för framförande av andra snabbgående båtar för fritidsbruk än

vattenskotrar. En reglering av snabba motorbåtar kräver dessutom mer omfattande överväganden, eftersom dessa båtar i större utsträckning än vattenskotrar används för privat nyttokörning till och från t.ex. bostäder, skola eller läkare i miljöer där båttransport ofta är den enda tillgängliga transportlösningen. Vi anser således att regeringen har gjort en väl avvägd bedömning i avgränsningen av det obligatoriska förarbeviset till vattenskotrar. Samtidigt vill vi även påpeka att regeringen inte utesluter att vidta ytterligare åtgärder om behov finns. Motionsförslagen 2020/21:4057 (M) yrkande 1, 2020/21:4058 (SD) yrkande 1 och 2020/21:4061 (KD) yrkande 1 bör därför avslås.

### **3. Utbildningsverksamhet, punkt 3 (S, MP)**

av Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 i denna del,

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 i denna del och

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 i denna del.

#### *Ställningstagande*

Utbildningen för förarbevis för vattenskotter är viktig både ur ett sjösäkerhetsperspektiv och för miljön. Det är därför regeringen betonar vikten av att den som har hand om utbildningen har tillräckliga och relevanta kunskaper på området och har de förutsättningar och resurser som krävs för att kunna bedriva utbildning på ett kvalitativt sätt. Förarbevis för vattenskotter föreslås vara obligatoriskt, och utbildningsmomentet är i praktiken att jämföra med myndighetsutövning, vilket enligt 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen (RF) kräver stöd i lag om uppgiften ska överlämnas till enskilda. Det är således rimligt att överlåta uppgiften endast till juridiska personer och att bestämmelserna om tillstånd att bedriva utbildning bör framgå av den föreslagna lagen.

Utskottsmajoriteten framför att externa utbildningsaktörer, inte minst genom Nämnden för båtlivsutbildning (NFB), ska ha möjlighet att utbilda och examinera för det nya förarbeviset. Vi vill mot denna bakgrund betona att nuvarande förslag inte utesluter att aktörer inom båtlivets befintliga utbildningsorganisation kommer att kunna erbjuda och anordna kurser för det nya förarbeviset. En ideell förening kan, enligt propositionen, utgöra en juridisk person om föreningen uppfyller de krav på rättskapacitet som har

fastställts av rättspraxis. Det här innebär att om NFB, båtklubbar och studieförbund uppfyller de generella krav som föreslås så kommer de att kunna få tillstånd att bedriva den nya förarutbildningen för vattenskoter. Motionsförslagen 2020/21:4057 (M) yrkande 2 i denna del, 2020/21:4058 (SD) yrkande 2 i denna del, 2020/21:4061 (KD) yrkande 2 i denna del och 2020/21:4066 (V) yrkande 4 i denna del bör därför avslås.

#### **4. Utfärdare av förarbevis, punkt 4 (S, MP)**

av Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 i denna del,  
2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del,  
2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 i denna del och  
2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 i denna del.

##### *Ställningstagande*

Enligt regeringen bör det av rättssäkerhetsskäl krävas att behörigheten för förarbevis fastställs av en myndighet och bekräftas genom att ett förarbevis utfärdas till innehavaren av behörigheten. Vi delar regeringens uppfattning att det inte är aktuellt att överlåta utfärdandet av förarbevisen till någon enskild. Som framgår av propositionen är en ordning där en privat aktör ansvarar för den avgörande delen i myndighetsutövning mot någon enskild relativt ovanlig i svensk rätt och kräver en djupare analys.

Utgångspunkten bör enligt regeringen vara att ett förarbevis ska utfärdas efter ansökan och så långt som möjligt utfärdas i elektronisk form. Den närmare regleringen av utfärdande och utformning av förarbeviset kan regleras i verkställighetsföreskrifter. Vi ser ingen anledning att frångå denna ordning. Motionsförslagen 2020/21:4057 (M) yrkande 2 i denna del, 2020/21:4058 (SD) yrkande 2 i denna del, 2020/21:4061 (KD) yrkande 2 i denna del och 2020/21:4066 (V) yrkande 4 i denna del bör därför avslås.

#### **5. Utfärdare av förarbevis, punkt 4 (V)**

av Jens Holm (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 i denna del och avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 i denna del,

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 i denna del och

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 i denna del.

### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet har länge drivit på för hårdare reglering av vattenskotrar för att minimera olycksriskerna och de olägenheter som vattenskotrar förorsakar både för utomstående och för naturlivet. Jag välkomnar således att ett krav på förarbevis införs för framförandet av vattenskotter, men beklagar samtidigt den saktfärdighet som regeringen har visat i hanteringen av frågan. Avsikten var att få ett fungerande system av utbildning för och utfärdande av förarbevis på plats till båtsäsongen 2021, men reformen är nu försenad.

Jag anser samtidigt att det inte finns någon anledning att skapa ett helt nytt utbildningssystem när det redan finns ett fungerande system med etablerade aktörer som har rätt kompetens och nätverk för uppdraget. Regeringen bör därför ge en samordnande myndighet i uppdrag att se till att utfärdande av förarbevis för vattenskotter harmoniseras med båtlivets befintliga utbildningsorganisation. Utfärdande av själva förarbeviset ska dock fortsättningsvis ske på myndighetsnivå, och inte av externa aktörer.

## **6. Övriga frågor, punkt 5 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och avslår motionerna

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3.

*Ställningstagande*

Vi anser att den nu föreslagna lagen är otillräcklig och vill i stället se en modern lagstiftning för förarbevis som löser de faktiska problemen på svenska vatten, är teknikneutral och kopplar lagstiftningen till hastigheten. Det är därför angeläget att reformen utvärderas efter ett år.

**7. Övriga frågor, punkt 5 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3 och avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3.

*Ställningstagande*

Vi anser att övningskörning är ett viktigt moment i förarutbildningen. Därför föreslår vi att övningskörning ska ingå i förarbevisutbildningen för vattenskotter.

**8. Övriga frågor, punkt 5 (V)**

av Jens Holm (V).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3 och avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3 och

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3.



### *Ställningstagande*

Åldersgränsen på 15 år för att få framföra en vattenskoter är för lågt satt, menar jag. Jag anser inte att det går att jämföra vattenskotrar som kan uppnå en hastighet upp till 70 knop, vilket motsvarar 130 kilometer i timmen, med mopeder utan snarare med motorcyklar. Vidare har unga förare högst olycksrisk i trafiken och yngre personer har även en förhöjd tendens till riskbeteenden. Med detta i beaktande föreslår jag att regeringen ska höja åldersgränsen för förarbevis till 18 år. Den nya åldersgränsen på 18 år bör träda i kraft den 1 juli 2021.

Jag föreslår vidare att förarbevis för vattenskotrar ska utfärdas efter en godkänd examination. Kravet på examination behövs för att säkerställa att förarbevisinnehavarna har kunskaper och färdigheter som krävs för säkert framförande av vattenskotrar, har god kännedom om sjötrafikreglerna och kan tillämpa gott sjömanskap. Examinationen ska omfatta både teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter.

## **9. Övriga frågor, punkt 5 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och avslår motionerna

2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3 och

2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3.

### *Ställningstagande*

Jag anser att obligatoriska praktiska moment inte ska ingå i utbildningen för det nya förarbeviset för vattenskotrar. Skälet till detta är dels att de praktiska momenten i regel inte utgör problemet, dels att praktiska utbildningsmoment också är kraftigt kostnadsdrivande. Jag anser att höga kostnader för förarbevis kan skapa en tröskel till båtlivet som gör det mer otillgängligt för personer med mindre ekonomiska resurser.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## Särskilt yttrande

### **Regeringens lagförslag, punkt 1 (L)**

Helena Gellerman (L) anför:

Vattenskotrar är ett smidigt sätt att förflytta sig på vattnet och de underlättar transporter i våra kustnära områden. Antalet olyckor med vattenskotrar har dock ökat och åldersgränsen på 15 år som infördes 2019 (förordning [1993:1053] om användning av vattenskotter) har inte hjälpt för att få ned antalet olyckor eftersom användningen av vattenskotrar samtidigt har ökat. Jag har tidigare i kommittémotion 2020/21:3235 yrkade 12 lyft behovet av att skyndsamt införa regler för utbildning och förarbevis för vattenskotter i god tid före sommaren 2021. Detta behövs för att minimera antalet sjöolyckor med vattenskotrar och möjliggöra för dem som är beroende av vattenskotrar för sina transporter över sommarhalvåret att hinna få ett förarbevis utfärdat. Regeringens proposition är således angelägen och välkommen. Jag hade dock önskat att regeringen hade lagt fram propositionen tidigare så att reglerna för förarbevis redan hade hunnit träda i kraft till sommaren.

BILAGA 1

# Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

### *Proposition 2020/21:190 Förarbevis för vattenskoter:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om förarbevis för vattenskoter.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32).

## Följdmotionerna

### *2020/21:4057 av Maria Stockhaus m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nytt obligatoriskt förarbevis för vissa vattenfordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om externa aktörers möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reformen ska utvärderas efter ett år och tillkännager detta för regeringen.

### *2020/21:4058 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reglerna som rör förarbevis för vattenskoter även bör omfatta båtar som kan framföras i 35 knop eller mer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Nämnden för båtutbildning bör kunna fortsätta bedriva utbildningsverksamhet liksom tidigare och utan extra kostnader för förarbevis och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förarbevis för vattenskoter bör omfatta övningskörning och tillkännager detta för regeringen.

### *2020/21:4061 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av ett nytt förarbevis för snabbgående fritidsbåtfarkoster som baseras på båtens kapacitet till hög hastighet och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om externa organisationers möjligheter att ansvara för utbildning och examination i fråga om det nya förarbeviset och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utesluta obligatoriska praktiska moment ur utbildningen för det nya förarbeviset och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen beslutar att de lagändringar som föreslås träda i kraft den 1 maj 2022 i stället ska träda i kraft den 1 september 2022.

*2020/21:4066 av Jens Holm m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med ett förslag om höjd åldersgräns vid framförande av vattenskoter till 18 år och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nya åldersgränsen på 18 år bör träda i kraft den 1 juli 2021 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inkludera examination som krav för förarbevis för vattenskoter och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge samordnande myndighet i uppdrag att se till att utbildning, examination och utfärdande av förarbevis för vattenskoter harmoniseras med båtlivets befintliga utbildningsorganisation, där Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) ansvarar för samordning av utbildningarna och auktorisering av förhållningsförrättarna, och tillkännager detta för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

*2020/21:925 av Roland Utbult (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med att införa förarbevis för vattenskoter och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:1839 av Isak From m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ersätta nuvarande vattenskoterförordning med ett krav på behörighetsbevis, förarbevis eller körkort samt åldersgränser för små snabba farkoster på sjön och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:2152 av Mattias Jonsson och Gunilla Carlsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att implementera de förslag kring reglering av fritidsskoter från Havs- och vattenmyndigheten som formulerades 2013 och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:2452 av Teresa Carvalho m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av ett förarbevis för vattenskoter och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regler om utbildning och förarbevis för vattenskoter skyndsamt bör införas i god tid innan sommaren 2021 och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3678 av Aron Emilsson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa utbildningskrav och förarbevis för vattenskoter och om att utreda övriga villkor för framförande av vattenskoter som omnämns i motionen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om förarbevis för snabbgående vattenfarkoster oavsett fordonstyp och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

### 1 Förslag till lag om förarbevis för vattenskoter

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om

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

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

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

#### **Behörighetskrav för vattenskoter**

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

**4 §** Kravet på förarbevis i 3 § gäller inte

1. inom statliga myndigheters verksamhet,
2. vid utförande av räddningstjänst eller förebyggande verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och vid träning inför sådan räddningstjänst och förebyggande verksamhet,
3. i fråga om annan verksamhet som bedrivs för att utföra räddning till sjöss,
4. den som har fyllt 15 år och som deltar i sådan utbildning som avses i

5 § första stycket 2, eller

5. den som tränar för att tävla, tävlar eller deltar i uppvisning med vattenskoter, om ett medlemsförbund i Riksidrottsförbundet ansvarar för verksamheten och den uteslutande bedrivs inom ett sådant område som enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300) är avlyst för det ändamålet.

#### **Utfärdande av förarbevis**

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

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

## **Skyldighet att medföra förarbevis och andra handlingar**

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

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

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

2. förarbeviset ännu inte har utfärdats och lämnats ut.

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

## **Återkallelse av förarbevis**

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

1. 20 kap. 2, 3, 4, 5, 7, 8 eller 9 § sjölagen (1994:1009),

2. 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300), eller

3. 5 § förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter.

Om innehavaren av förarbeviset inte har genomgått sådan utbildning som avses i 5 § första stycket 2, ska återkallelse i enlighet med första stycket i stället göras om innehavaren har begått brott efter det att förarbeviset har utfärdats.

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

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

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

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

## **Krav på EES-medborgare**

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

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

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

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

### **Utbildning**

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

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

Tillståndet får förenas med villkor.

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

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

### **Tillsyn över utbildningsverksamheten**

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

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

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

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

### **Kontroll**

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

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



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

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

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

### **Förarbevisregister**

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

Myndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

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

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

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

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

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

### **Straff**

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

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

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

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

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

## Överklagande

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

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

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

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

**33 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## Bemyndiganden

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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

---

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

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

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

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

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

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

## 2 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 förarbevis för vattenskoter,*

3. vattenförorening och miljö i

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

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

4. överträdelser av fiske- och jaktlagstiftning i

a) jaktlagen (1987:259),

b) fiskelagen (1993:787),

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

d) vapenlagen (1996:67),

5. fornminnen och vrak i

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

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

6. Sveriges maritima zoner i

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2022.