|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2017/04045/MRT |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:1548 av Thomas Finnborg (M) Förarbevis för vattenskoter

Thomas Finnborg har frågat mig om jag och regeringen kommer att vidta några åtgärder, till exempel införa åldersgräns eller krav på förarbevis, för att förhindra allvarliga olyckor med

vattenskotrar, och i så fall när.

Regeringen har höga ambitioner på trafiksäkerhetsområdet inom alla trafikslag. I september 2016 antogs därför en nystart för Nollvisionen – ett intensifierat arbete för trafiksäkerhet i Sverige. Nystarten är tänkt att fungera som en plattform för fortsatta initiativ inom trafiksäkerhetsområdet.

Riksdagen tillkännagav för regeringen år 2014 att förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas (bet. 2014/15:TU11, rskr 2014/15:194). Ett förarbevis bör, enligt riksdagen, fokusera på att den som framför vattenskotern kan göra det på ett säkert sätt, för såväl föraren själv som för de personer och det djurliv som vistas i närheten samt vara inriktat på att förståelse för hastigheter och sjövett.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande har ett fördjupat kunskapsunderlag i frågan om förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter har tagits fram av Regeringskansliet (dnr. N2014/3447MRT). Underlaget om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter remitterades under våren 2016. En majoritet av remissinstanserna framförde att avgränsningen att kräva förarbevis för endast vattenskoter var olyckligt och att kravet bör breddas till att omfatta ett bredare segment av fritidsbåtar för det fall att kravet ska införas.

I Sverige finns det i dag uppskattningsvis 880 000 fritidsbåtar och 4 400 vattenskotrar. I ungefär en tredjedel av de hushåll som äger en fritidsbåt tros någon person ha förarkompetens i form av förarintyg eller kustskepparintyg. Olyckorna är få och klart är att antalet dödsolyckor glädjande nog har minskat kraftigt sedan förra decenniet. Idag rör det sig om en stadigvarande siffra på runt 25–30 omkomna personer per år, där majoriteten har omkommit genom drunkning. Det är ovanligt att unga personer omkommer i fritidsbåtsolyckor och den vanligaste typen av fritidsbåtsolycka rör en man i övre medelåldern som färdats ensam i en mindre båt på en insjö.

Det finns i dag möjligheter att vidta rättsliga åtgärder genom befintlig sjölag (1994:1009) och sjötrafikförordning(1986:300). Vidare finns det utrymme för att lagföra överträdelser mot miljölagstiftningen i form av exempelvis intrång i fågelskyddsområden under häckningstider. Det är även möjligt att tillämpa reglerna i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter för att meddela föreskrifter om vilka vattenområden i länet, utöver allmänna farleder, som vattenskotrar får färdas i. På så sätt kan körning med vattenskoter som är störande eller tveksam ur sjösäkerhetssynpunkt motverkas.

Det finns en gängse bild av att det förekommer allmänt störande beteende vid vattenskoterkörning och även en överrepresentation vad gäller fartöverträdelser med både fritidsbåt eller vattenskoter. Det saknas dock belägg för att vattenskotrar i allmänhet nöjeskörs eller framförs med sämre sjömanskap än andra typer av motorbåtar, exempelvis RIB-båtar eller andra mindre motorbåtar. Det finns inte heller belägg för att dessa mindre fritidsbåtar framförs främst av underåriga.

Ett införande av ett obligatoriskt förarbevis skulle troligen höja kunskapsnivån för förarna som genomgår utbildning och troligen skulle ett ålderskrav minska antalet personer under en viss ålder som framför vatternskoter. Den fråga som bör besvaras är dock om åtgärden är proportionerlig och ändamålsenlig. Regeringen bereder frågan om åldersgräns och förarbevis för vattenskotrar och avser att återkomma till riksdagen med anledning av dess tillkännagivande.

Stockholm den 14 juni 2017

Anna Johansson