

Regeringskansliet
Caroline Appelberg
caroline.appelberg@regeringskansliet.se

Remissyttrande gällande: Remiss – En reglering av användningen av vattenskotrar och liknande farkoster, frågor till Sjöfartsverket om vattenskotrar och andra liknande farkoster

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad remiss och välkomnar utredningen med följande tillägg.

Inledningsvis vill Sjöfartsverket belysa att det finns ett behov av översyn gällande den befintliga vattenskotterförordningen. Det föreligger även behov av krav om förarintyg, likaså för övriga snabbgående motorbåtar. Det anses även svårt att förutse effekterna gällande införandet av förarbevis innan det är på plats och har granskats.

Svar på frågeställningarna:

Påverkan på människors hälsa, säkerhet och miljön m.m.

1. Vilken uppfattning har ni om störningsbilden från vattenskotrar kopplat till säkerhet på sjön?

Störning från vattenskotrar uppkommer genom buskörning, brist på gott sjömanskap och navigationskunskaper hos förarna. Vattenskottrarnas höga farter gör att detta innebär sjösäkerhetsrisker både för förarna själva men även för annan sjötrafik.

Sjöfartsverkets uppfattning är att störst störning uppkommer då vattenskotrar tenderar att hålla sig på samma ställe, ett begränsat område t.ex. en vik, badplats eller kaj. Ett sådant körbeteende ger upphov till risker för badande samt bullerstörning och irritation från närboende, personer på land eller i andra fritidsbåtar.

2. Vilken uppfattning har ni om störningsbilden från vattenskotrar kopplat till människors hälsa (buller etc)?

Datum
2022-02-09

Vår beteckning
22-00717

Verkets uppfattning kring störningsbilden kopplat till människors hälsa är att den är svår att bedöma då den oftast uppfattas olika av olika individer. Det som en individ kan uppleva som störande kan en annan uppfatta som icke störande.

3. Vilken uppfattning har ni om störningsbilden från vattenskotrar kopplat till miljö, i vattnet respektive på land (undervattensbuller, uppgrumling, svall etc)?

Utifrån de utredningar och dokumentation vi sett så är vår uppfattning att vattenskotrar har mindre miljöpåverkan i form av svall, undervattensbuller, grumling och utsläpp än andra mindre fritidsbåtar. Men på grundare vatten kan de generera en störning i form av att bottensediment rörs upp, svall samt störning av djur- och växtliv.

4. Vilken uppfattning har ni om vattenskotrar utgör en störning för andra fartyg i farleder (fritidsbåtar och kommersiell trafik)?

Sjöfartsverket har väldigt få notiser om att vattenskoterkörning stör handelssjöfarten. Denna fråga ställdes 2013 till lotsområdena och det vara bara vid Helsingborg problem upplevdes med vattenskotrar som ”buskörde” i farleden.

5. Finns det andra vattenfarkoster som ger upphov till en liknande störningsbild som den från vattenskotrar? Med andra vattenfarkoster med liknande störningsbild kan till exempel avses andra snabba motorbåtar, RIB-båtar eller s.k. powerbåtar som används på ett störande sätt.

Förande av fartyg på onödigt störande sätt är redan idag kriminaliserat genom 20 kap. 3§ sjölagen. Såsom påpekas i förevarande yttrande kan det finnas behov av att, vid sidan av vattenskotrar, även se över regleringen av snabbgående båtar för att uppnå en så enhetlig reglering som möjligt.

Frågan kring störning bör inte helt särskiljas till vattenskotrar. Liknade störande och riskfylld körning finns även med mindre snabbgående motorbåtar. En stor brist idag att det inte finns något kunskapskrav för körning av snabbgående motorbåtar, därmed heller ingen möjlighet till utbildning kring gott sjömanskap, uppträdande till sjöss, befälhavaransvar och straffbestämmelser.

6. Hur många ärenden har Sjö- och flygräddningscentralen, JRCC, haft per år de senaste fem åren, kopplat till vattenskotrar i förhållande till traditionella fritidsbåtar? Går det utifrån befintliga uppgifter avgöra om vattenskotrar är överrepresenterade i förhållande till andra vattenfarkoster i sjöräddningsinsatser? Finns det uppgifter om var i

Datum
2022-02-09

Vår beteckning
22-00717

landet som insatserna skett?

Det finns 90 stycken sjöräddningsärenden relaterade till vattenskotrar registrerade, för fritidsbåtar är det 4062 stycken. Utifrån det går det inte att betrakta vattenskotrar som överrepresenterade (baserat på den data som finns att tillgå). Statistiken finns representerad i rapporten: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/utvarde-ring-av-aldersgrans-for-att-fa-framfora-vattenskoter.pdf>. Statistiken visar dock inte olyckor som sker på kommunala områden då dessa olyckor med stor sannolikhet inte är inrapporterade här.

Användning av vattenskotrar i samhällsviktig verksamhet m.m.

7. För det fall utredningen föreslår begränsningar avseende vattenskoterkörning, ser ni att utöver användning i samhällsviktig verksamhet även finns andra behov i samhället där vattenskoterkörning fyller ett behov (utöver lek och fritid)? Sådana exempel kan vara att vattenskotrar används som transportmedel för pendlare eller skolbarn.

Nej, förutom samhällsviktig användning inom t.ex. räddningstjänst ser vi ingen annan lämplig samhällsanvändning av vattenskotrar.
Som transportmedel lämpar de sig inte då de normalt endast har plats för en till två personer och kräver anpassad klädsel för färdstället (våtträkt).

8. Använder ni vattenskotrar i er verksamhet och i så fall i vilken utsträckning? Kommer denna användning förväntas öka framöver och i så fall i vilken utsträckning?

Ja, vattenskotrar används av t.ex. Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen som båda bistår Sjöfartsverket som sjöräddningsresurser. Sjöfartsverket har idag två vattenskotrar som används för utbildning inom sjö- och flygräddning. Dessa har tidigare använts inom sjömätning.
Sjöfartsverket kan inte i nuläget se något tydlig ökning i det användandet.
Resurser för sjöräddning följer till stora delar utvecklingen av fritidssjöfarten.

Regelverk

9. Anser ni att vattenskotrar bör regleras annorlunda jämfört med andra vattenfarkoster på grund av vilken störningsbild de kan ge upphov till?

Både ja och nej, problematiken ligger inte fullt ut hos vattenskotrarna utan hos förarna. Samma problem finns med mindre snabbgående motorbåtar. Dock finns

Datum
2022-02-09

Vår beteckning
22-00717

en ökad problematik med vattenskotrar då de är förhållandevis lätta och enkla att köra och med stora fartresurser vilket till viss del gör dem till ”leksaker”. Det finns skillnader i körbeteende mellan framförande av vattenskotter, som ofta uppehåller sig i samma område, och andra snabbgående motorbåtar. Vattenskotrar är även mer grundgående vilket gör det lättare att köra i grunda områden närmare land och därmed öka störningsbilden.

10. Anser ni att det kan vara lämpligt att införa generella bestämmelser om tillåten maxhastighet eller användningsförbud i kustnära områden för vattenskotrar?

Ja, det kan vara idé att utreda vidare för att undvika de största riskområdena nära stränder (då olycksbilden blir stor när någon faller av och vattenskotern skenar), samt kustnära där mindre fritidsbåtar rör sig. Ett alternativ kan vara att istället tillåta vattenskoterkörning på allmänt vatten och istället peka ut områden där det är förbjudet att framföra dem exempelvis naturskyddsområden och badplatser. Istället för som nu att Länsstyrelsens ska peka ut områden där det är tillåtet att köra vattenskotter.

Danmark har som exempel förbud mot vattenskoterkörning närmare än 300 meter från land, men en sådan reglering fungerar troligtvis sämre i Sverige med omfattande skärgård på flera ställen. Den är mer applicerbar på ett område med en tydlig strandlinje.

Problemet handlar om ett fåtal personer som inte har kännedom om, eller följer gällande regler. Detta då det finns lagstiftning som hanterar hastigheten, ibland annat sjölagen.

11. Ser ni att den kommersiella sjöfarten kan påverkas av en sådan reglering genom att användningen av vattenskotrar då sker längre ut från strandlinjen?

Nej, det finns idag regler för framförande av fartyg (där även vattenskotrar ingår) i form av sjövägsregler. Avsaknad av utbildning och lagefterlevnad är ett större problem.

12. Vilka hänsyn beaktar Sjöfartsverket i remisser som avser förslag till föreskrifter meddelade av 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen? Vilken hänsyn tas till miljö och hälsa i förhållande till säkerhet?

Sjöfartsverket bedömer dessa remisser i första hand utifrån faktorer som påverkar sjösäkerhet och färledernas funktion. Sjöfartsverket bedömer inte dessa utifrån miljö och hälsa, även om sådana synpunkter kan beaktas. Hälsa kan ju anses höra samman med sjösäkerhet.

Datum
2022-02-09

Vår beteckning
22-00717

13. Har ni idéer på konkreta regeländringar i dagens system eller andra synpunkter ni vill att utredningen beaktar?

Den utredning som gjordes av Havs och Vattenmyndigheten 2013¹ kom fram till slutsatsen att krav på utbildning bör finnas för snabba farkoster till sjöss. Vi ser att den slutsatsen fortfarande gäller.

Sjökort

14. Hur ser ni generellt på möjligheten att till exempel använda sjökort för att informera om områden med höga naturvärden eller där eventuella navigeringsbegränsningar finns?

Huvudsyftet med sjökort är att ge nautisk information till sjöfarare och de svenska sjökorten, liksom övriga kuststaters sjökort, följer internationell kartstandard, enligt International Hydrographic Organization (IHO). Informationstyper för navigeringsbegränsningar för vattenskotrar saknas i den internationella standarden, varför Sjöfartsverket inte anser det vara aktuellt att införa svenska särlösningar som inte är fungerar i standardiserade navigationssystem. Gällande områden med höga naturvärden, så redovisar aldrig Sjöfartsverket områden som inte har någon egentlig navigeringsbegränsning eller tillträdesförbud. Exempelvis Natura 2000 områden eller naturreservat redovisas aldrig då de inte har någon påverkan på sjöfartens framfart.

I beaktande bör även tas att vattenskotrar finns i många insjöar där Sjöfartsverket inte ger ut sjökort. Detta då Sjöfartsverket bara ger ut sjökort längst kusten och i Hjälmaran, Mälaren, Vänern och Vättern. Därför skulle områden med höga naturvärden eller eventuella navigeringsbegränsningar inte redovisas av Sjöfartsverket för övriga insjöar där också vattenskotrar förekommer frekvent. Sjöfartsverket vill även påtala att flertalet vattenskotterförare inte använder sig av sjökort utan håller sig till kända vatten. Därför blir sjökortet en ineffektiv informationskanal till just den gruppen av sjöfarare, vilket talar för en mer generell karttjänst. En sådan karttjänst bör någon annan myndighet än Sjöfartsverket hålla då Sjöfartsverket inte har karteringsansvar för samtliga Sveriges insjöar.

Krav på förarbevis

15. Sedan den 1 juli 2021 finns möjlighet för polisen att direkt på plats utfärda ordningsbot för exempelvis störningar kopplade till vattenskotrar och i maj 2022 kommer krav på förarbevis och

¹ [HaV föreslår krav på behörighetsbevis för snabba farkoster till sjöss | Havs- och vattenmyndigheten \(HaV\) \(mynewsdesk.com\)](https://mynewsdesk.com)

Datum
2022-02-09

Vår beteckning
22-00717

utbildning att införas.1 Anser ni att dessa regleringar är tillräckliga för att komma tillrätta med störningar från vattenskotrar eller behövs ytterligare regler?

Dessa regleringar har ännu inte fullt ut trätt ikraft och det är för tidigt att säga hur de påverkar vattenskoterkörningen. Sjöfartsverket ser dock, som nämnts tidigare, behov av förarintyg/körkort även för övriga snabbgående motorbåtar.

Ärendet har beslutats av generaldirektör Katarina Norén.

I handläggningen av ärendet har ingått verksjurist Ulf Holmgren, enhetschef för SAR systemledning Carina Eriksson, infrastruktursamordnare för Maritim Utredning Farled Jonas Sundin, ställföreträdande affärsområdeschef Sjögeografi Magnus Wallhagen, Ekonomidirektör Magnus Stephansson, enhetschef för Miljö- och hållbarhetsenheten Sabina Hoppe. Miljöspecialist Jill Lindstam, på Miljö- och hållbarhetsenheten har varit föredragande.

Katarina Norén
Generaldirektör