

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande över Ändrade regler för vattenskoter (SOU 2022:49)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer och förslag till ändring i lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter. Det ingår också förslag till förordning om upphävande av förordningen (1993:1053) om användningen av vattenskoter och förslag till ändring i sjötrafikförordningen (1986:300).

I korthet föreslås följande. Vattenskoterförordningen ska upphävas. Det ska införas ett generellt förbud som innebär att det är förbjudet att använda vattenskoter i naturreservat om inte annat framgår av föreskrifterna som gäller för reservatet eller i allmän farled. Länsstyrelsernas bemyndigande att meddela sjötrafikföreskrifter ska utökas och de ska ges i uppdrag att se över behovet av sjötrafikföreskrifter. Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, ska ges möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för handläggning avseende ärenden som rör användning av vattenskoter eller annan liknande vattenfarkost. Havs- och vattenmyndigheten ska vägleda om hur sjötrafikförordningen (1986:300) kan tillämpas för att inte oacceptabla störningar för människors hälsa och miljön ska uppkomma till följd av vattenskoterkörning. Transportstyrelsen ska vara ansvarig för att tillhandahålla information om vattenskotrar och gällande regler. Antalet brott som ska föranleda återkallelse av förarbeviset för vattenskoter ska utökas. Transportstyrelsen ska utreda förutsättningarna för ett register för vattenskotrar.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges följande. Under de senaste åren har användningen av vattenskoter ökat. Bestämmelserna i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter om var vattenskotrar får användas kan inte tillämpas och det finns därför ett behov av ett fungerande regelverk som säkerställer att användningen av vattenskotrar och andra vattenfarkoster med liknande störningsbild inte medför oacceptabla störningar eller olägenheter för miljön eller människors hälsa.

I andra delar av betänkandet finns ytterligare bakgrundsinformation, bland annat avseende vad tillämpningsproblemen med dagens förordning består i. Ett problem som tas upp i detta sammanhang är att dagens regelverk förutsätter att länsstyrelsen pekar ut lämpliga platser för körning av vattenskoter, vilket endast har skett i begränsad utsträckning. Det finns även åtskillig annan bakgrundsinformation, både om hur vattenskotrar har utvecklats över tid (exempelvis en övergång från tvåtaktsmotorer med stora utsläpp till dagens drift som har mindre utsläpp) och om rättsfall där frågan om vad som utgör störningar från vattenskoterkörning har prövats. Även tidigare utredningar och förslag beskrivs.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår av konsekvensutredningen att förslaget inte minst motiveras av tillämpningsproblem med dagens regelverk och även problem med överensstämmelsen med EU-rätten. Enligt Regelrådets uppfattning är det tydligt redovisat vilka problem som utredningen har identifierat och vill åtgärda med sitt förslag.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det anges i konsekvensutredningen att i det fall ingen förändring sker kvarstår nuvarande reglering. Det anges vara komplext att redogöra för vad ett sådant nollalternativ skulle innebära eftersom det i dag råder ett oklart rättsläge för vilka möjligheter som finns för att begränsa användningen av vattenskoter. Enligt vattenskoteförordningen är användningen av vattenskoter förbjudet i alla vatten utom i allmänna farleder och i av länsstyrelsen utpekade områden. En förutsättning för att förordningen ska kunna tillämpas är emellertid att förbudet har gjorts proportionerligt ur ett EU-rättsligt perspektiv, bland annat genom att länsstyrelserna har fullgjort sin skyldighet i vattenskoteförordningen att anvisa områden. Eftersom länsstyrelserna inte har fullgjort sin uppgift att anvisa områden och att vattenskoteförordningen därför i praktiken inte kan läggas till grund för straffrättsliga ingripanden sker ingen övervakning av förordningens bestämmelser avseende var vattenskotrar får framföras. Det anges också att bland myndigheter och kommuner har vägledningen om vad som egentligen gäller varierat men det utförs ingen kontroll av förordningens bestämmelser. Rättsläget anges i sin tur ha lett till tillämpningsproblem i övrig lagstiftning. Exempel på detta är bedömningen av om föreskrifter som begränsar vattenskoterkörning kan meddelas med stöd av annan lagstiftning. Med stöd av bemyndiganden i miljöbalken och sjötrafikförordningen kan länsstyrelsen respektive i vissa fall kommunen meddela lokala regleringar i form av förbud eller hastighetsbegränsningar. Att vattenskoterkörning som utgångspunkt är förbjuden enligt vattenskoteförordningen påverkar möjligheten för myndigheter och kommuner att reglera sådan körning eftersom normer inte ska dubbleras i en annan lägre författning. Det anges finnas flera andra regelverk än vattenskoteförordningen som reglerar hur vattenskotrar får framföras. Sådana exempel är bestämmelser om gott sjömanskap och förbud mot onödig körning i sjölagen (1994:1009) respektive sjötrafikförordningen (1986:300). I nollalternativet ingår även kravet på förarbevis för vattenskotrar, samt möjligheten att utfärda ordningsbot mot störande körning. Dessa regleringar trädde i kraft 2022 respektive 2021 och utredningen har haft begränsad möjlighet att hinna se utfallet innan förslagen ska läggas fram. Det anges emellertid att kraven på förarbevis får antas medföra att bland annat uthyrningsverksamheten av vattenskotrar minskar. Uthyrningsverksamheter har till stor del varit lokaliserade till badstränder eller andra områden där många människor vistas för bland annat bad och rekreation.

I betänkandets åttonde kapitel beskrivs ett antal alternativa lösningar, som utredningen har övervägt och valt att inte förorda. Ett sådant alternativ som beskrivs är att införa en ny

reglering som bygger på ett generellt förbud mot att använda vattenskotrar, kombinerat med möjligheter att använda vattenskotter inom särskilt angivna områden. Det anges att oavsett hur bemyndigandet till länsstyrelserna att utpeka områden där man får köra vattenskotter utformas kommer utpekandet av vattenområden innehålla ett visst mått av bedömning av om kriterier för utpekanden är uppfyllda. Därutöver krävs för att ett förbud ska anses proportionerligt att områden där vattenskoterkörning tillåts ska pekas ut i nära anslutning till att förbudet beslutas. För att kunna peka ut samtliga områden i Sverige krävs att samtliga länsstyrelser inventerar och utreder samtliga vattenområden i Sverige och därefter inom rimlig tid pekar ut de vattenområden där vattenskoterkörning kan tillåtas enligt kriterierna i förordningen. Det anges att landshövdingarna för de sju sydligaste länen konstaterade 2019 att arbetsbördan för en länsstyrelse att verkligen uppfylla dessa krav är orimlig och det kommer alltid finnas en risk för att något område förbisätts i samband med anvisandet. Utredningen delar deras bedömning. Det framhålls också problem med att det ankommer på den nationella domstolen att kontrollera om länsstyrelsen anvisat de områden som uppfyller kraven i vattenskotterförordningen. Som Hovrätten för Nedre Norrland konstaterade 2010 har svenska domstolar begränsade möjligheter att genomföra sådana kontroller som EU-domstolen anger. Som en konsekvens måste det därför i en brottmålsprocess ankomma på åklagaren att föra bevisning om att länsstyrelsen har gjort en korrekt bedömning och anvisat de områden som uppfyller kraven i vattenskotterförordningen. En reglering utformad som ett generellt förbud med undantag anges som nämnts vara mycket resurskrävande för den myndighet som ska peka ut de områden där det är tillåtet att köra. Tillräckligt många områden måste pekas ut för att göra förbudet proportionerligt och det måste även ske i nära anslutning till att författningen träder i kraft. En sådan reglering anges vara förenad med stora risker. Om omfattningen av förbudet bestäms genom att myndigheter bemyndigas att utpeka områden där körning av vattenskotter är tillåtet bestäms den EU-rättsliga proportionaliteten inte av grundförfattningen utan av rättsläget när samtliga delegerade utpekanden skett. En sådan reglerings EU-rättsliga giltighet kommer först kunna bedömas när samtliga utpekanden skett. Det anges vara svårt att se hur en sådan reglering ska undkomma de problem som den nuvarande vattenskotterförordningen varit behäftad med, om inte utpekanden kommer till stånd i en helt annan omfattning än som tidigare varit fallet. Bristerna kan heller inte läkas om det gått för lång tid sedan författningen trädde i kraft. Brottmål som avser förseelser mot ett förbud kopplat till tillåtna områden anges vidare kunna kräva utredning av åklagaren som från ett resursperspektiv inte är motiverad utifrån brottets allvarlighetsgrad. Detta mot bakgrund av att proportionaliteten av regelverket inte prövas genom utformningen av den huvudsakliga författningen utan det samlade regelverket med förbud och tillåtna områden.

Det finns också en genomgång av utredningens syn på ett allmänt förbud mot vattenskoterkörning eller en hastighetsbegränsning för sådan körning inom ett visst avstånd från strandlinjen. Följande huvudsakliga skäl anges för att en sådan lösning inte förordas. En generell reglering i det strandnära området skulle inte alltid vara tillräcklig och sjötrafikföreskrifter skulle ändå behövas för vissa områden. Vidare anges att även om störningsbilderna från vattenskottrar skiljer sig från andra motorbåtar utifrån hur den används kan det i strandnära områden, exempelvis vid badplatser, vara önskvärt att reglera även annan sjötrafik. Sjötrafikföreskrifter har den fördelen att länsstyrelsen kan besluta om mer teknikneutrala föreskrifter om det är att föredra för den aktuella platsen. Det anges vara svårt att komma till rätta med buller utan ett generellt förbud, vilket i sin tur anges vara EU-rättsligt svårt. En reglering genom en hastighetsbegränsning eller förbud i det strandnära området kan minska bullret men utredningen bedömer att sjötrafikföreskrifter på ett mer träffsäkert sätt kan omhänderta bullerstörningar där det mest behövs. Friluftslivet kan enligt utredningen se väldigt olika ut längs till exempel en kuststräcka. På samma sätt anges miljövärdena kunna

variera, till exempel beroende på bottendjup och förekomst av fågel. Föreskrifter för enskilda vattenområden har den fördelen att de kan anpassas till förhållanden på platsen. En nackdel med ett generellt strandnära förbud eller hastighetsbegränsning anges vara att begränsningen eller förbudet kan bli trubbigt och att det i vissa fall kan innebära mer långtgående begränsningar än vad som behövs på en viss plats. Om olika hastighetsgränser gäller inom det strandnära området riskerar det uppstå farliga situationer för både vattenskoterföraren och annan trafik om en vattenskoter måste hålla lägre hastighet än annan trafik. För övriga sjötrafikanter skulle det dock inte gälla fri fart utan bestämmelserna i sjölagen innebär ändå att hastigheten måste anpassas till omgivningen. Problematiken med olika hastighet minskar om man i stället för en hastighetsbegränsning inför ett förbud i det strandnära området. Ett sådant förbud kan då kopplas till en rätt att färdas genom förbudsområdet i viss hastighet ut till det tillåtna området. En svårighet med en reglering som bygger på en generell begränsning inom ett visst avstånd från land anges vara att den svenska kusten och skärgårdarna inte medger att ett sådant avstånd enkelt kan uppskattas av en vattenskoterförare. Det kan vara fråga om små vikar och öar som innebär att den linje som vattenskoterföraren har att förhålla sig till svårigen låter sig uppskattas till sjöss. I små och smala vattendrag kan det bli mycket begränsade områden där det är tillåtet att köra eller tillåtet att köra med oreglerad hastighet. I vissa skärgårdsområden kan det innebära att begränsningen till exempel sträcker sig över passager mellan öar. Ett alternativ hade varit att skapa en särlösning för små vattendrag, trånga sund och skärgårdar. Mot bakgrund av de skiftande geografiska förutsättningarna i olika skärgårdar och vattenområden och de tolkningssvårigheter som kan uppkomma för den enskilde ute till sjöss vad gäller vilka områden som omfattas av vilka regler bedömer utredningen att det är svårt att kombinera ett en generell strandnära begränsning med särlösningar för till exempel sjöar av viss storlek. En sådan bestämmelse skulle vara straffsanktionerad och enligt utredningen skulle det vara svårt att visa att en vattenskoterförare varit oaktsam. Baserat på störningsbilden och svårigheten med lagföring av överträdelser som straffsanktioneras enligt sjölagen finns det enligt utredningen ett behov av reglering av vattenskoterkörning. Ett generellt förbud för samtliga vattenområden liknande det som finns i dag bedömer utredningen vara svårt att utforma på ett sådant sätt att det blir proportionerligt. Det anges även kunna ifrågasättas om ett sådant generellt förbud är motiverat i förhållande till störningsbilden från vattenskotrar. I stället behövs en annan reglering inriktad på de områden där störningarna är som störst. Utredningen bedömer att även om resurseffektivitet och enkelhet talar för en generell regel som begränsar vattenskoterkörning i det strandnära området väger nackdelarna med en sådan reglering tyngre. En reglering som bygger på en hastighetsbegränsning eller förbud inom ett visst avstånd från land bör därför inte införas.

Utredningen resonerar även om en särskild hänsynsregel som kompletterar bestämmelserna i sjölagen (1994:1009) och som enbart omfattar vattenskotrar. Det anges att nöjeskörning med vattenskotrar utövas ofta nära badplatser, vilket förutom risk för olyckor också ger upphov till störningar för människor som vistas i vatten. Just den typen av störning har anges ha framhållits av både länsstyrelser, kommuner, Polismyndigheten och andra aktörer som särskilt problematiska. Om en vattenskoter kör nära badande finns risk för olyckor och för badande kan det upplevas som obehagligt att en vattenskoter kör nära, särskilt eftersom vattenskotrar ofta framförs i höga hastigheter. Det kan vara svårt för den som framför vattenskotern att i hög hastighet upptäcka badande. Det anges vara möjligt att begränsa vattenskoteråkning i närheten av badplatser genom sjötrafikföreskrifter. Mot bakgrund av att badande kanske i princip överallt där det finns strand eller vatten är det svårt att använda sjötrafikföreskrifter för att skydda alla badande. Detta anges medföra att föreskriftsrätten är ett begränsat verktyg för att komma till rätta med de störningar som vattenskoterkörning utgör

för badande. De sjörättsliga bestämmelserna om vårdslöshet i sjötrafik och onödig körning anges också i många delar vara svåra att tolka och tillämpa. Baserat på störningsbilden och svårigheten med lagföring av överträdelser som straffsanktioneras enligt sjölagen kan övervägas om det finns behov av en särskild hänsynsregel som tar sikte på vattenskotrar och den nöjeskörning i höga hastigheter som är typisk för vattenskotrar. I Norge anges det till exempel finnas en bestämmelse som är utformad på så sätt att en motordriven farkost som framförs inom ett avstånd om 50 meter från badande enbart får köras i fem knop. Med badande avses i den norska regleringen även dykning, fridykning och snorkling. Den norska bestämmelsen omfattar dock alla motordrivna farkoster, inte bara vattenskotrar. Det anges att en eventuell hänsynsregel som särskilt avser att skydda badande skulle kunna utgå från den norska regleringen. Avståndet om 50 meter bedöms vara tillräckligt långt för att en vattenskotterförare ska hinna reagera när hen ser en badande i närheten. Just fem knop är också en hastighetsbegränsning som är vanligt förekommande i svenska sjötrafikföreskrifter. Precis som i Norge bör en hänsynsregel för badande rimligtvis inte förbjuda körning närmare än 50 meter från en badande eftersom vattenskotern kan användas som badplattform. Det anges att om en sådan bestämmelse skulle införas placeras den lämpligen i sjötrafikförordningen (1986:300). Om området där badande befinner sig omfattas av sjötrafikföreskrifter som till exempel föreskriver en mer långtgående begränsning bör den gälla. Lämpligen skulle det även föreskrivas att vattenskotterföraren ska visa särskild hänsyn till badande. Begreppet badande anges inte vara definierat i någon författning. I allmänt språkbruk avses med badande en person som befinner sig i vattnet för rekreation. Badning kan pågå nästan överallt där det finns vatten. Utredningen ger även exempel på hur en bestämmelse skulle kunna formuleras. Nackdelen med att införa en sådan särskild hänsynsregel är enligt utredningen att det kan vara svårt för en vattenskotteråkare att bedöma när hastighetsbegränsningen inträder. En sådan hänsynsregel kan också vara svår att kontrollera. Det anges vidare finnas goda skäl för att en sådan aktsamhetsregel bör omfatta all motorbåtstrafik och inte bara vattenskotrar. Om en sådan bestämmelse skulle införas skulle det även behöva övervägas om den även ska inkludera kanotister, dykning m.m. Ett annat alternativ vore en mer generell hänsynsregel som avser vattenskoterkörning. Det är främst hur vattenskotern används som orsakar störningar. Störningarnas omfattning beror dock på var och när de sker. Det bedöms därför inte möjligt att i författning närmare precisera vilken slags körning som ska anses störande, till exempel genom att förbjuda att köra i cirklar eller i serpentiner. Att i författning reglera hur en vattenskotter får framföras utan att dubblera bestämmelserna i det sjörättsliga regelverket är också svårt. Bristerna vad gäller befintliga regler är inte ordalydelsen utan snarare tillämpningen. Det har heller inte framkommit att det finns ett behov av en särskild hänsynsregel. Sammantaget bedömer utredningen att det inte finns skäl att föreslå en särskild hänsynsregel för vattenskotrar och andra liknande vattenfarkoster.

Till utredningens betänkande har även bifogats tre särskilda yttranden. I det första av dessa anges bland annat följande. Skribenten anser att nu rådande regelverk, dvs. sjölagen, åldersgräns, krav på förarbevis samt möjligheten för Polisen och Kustbevakning att utfärda ordningsbot, är fullt tillräckliga verktyg för att råda bot på den problematik som av vissa upplevs kring vattenskotteråkning. Problemen anges huvudsakligen vara av beteendekaraktär i form av buskörning nära badande och utövare av friluftsliv. Vattenskotern i sig som vattenburen farkost och transportmedel anges kunna likställas med en fritidsbåt. Det anges innebära att regelverken bör reglera beteendet och inte farkosten. Eftersom kravet på förarbevis och möjligheten att utfärda ordningsbot trädde i kraft under pågående utredning, anser skribenten det vara uppenbart att dessa regelverk behöver gälla under en längre tidsperiod innan de analyseras och utvärderas, och framför allt innan nya regelverk införs.

Skribenten konstaterar vidare att i och med att vattenskoterförordningen föreslås upphävas kommer tidigare skyddade områden att bli tillgängliga för vattenskoterförare om inte länsstyrelsen meddelat annat genom föreskrifter. Utredningen bedömer att drygt 2 000 naturreservat med vattenområden större än 1 hektar då blir tillgängliga, och föreslår därför ett allmänt förbud mot vattenskoterkörning i naturreservat. Undantag gäller för samhällsviktig verksamhet, i allmän farled och om länsstyrelsen beslutat om föreskrifter som reglerar vattenskoteråkning i naturreservatet. Skribenten ser flera problem med ett sådant förslag. Naturreservaten är till skillnad från andra skyddsvärda områden som t.ex. fågel eller sälskyddsområden inte utmärkta i sjökorten vilka används för navigering på sjön. Regelverket kan därför göra vattenskoterföraren till ofrivillig lagbrytare. Information om naturreservaten, exempelvis var de är belägna, finns exempelvis att hämta på Naturvårdsverkets kartverktyg Skyddad Natur och på Länsstyrelsernas Webbgis. Att då kräva att en vattenskoterförare ska planera sin rutt genom att titta i dessa verktyg först är enligt skribenten varken rimligt eller proportionerligt. Undantaget, som innebär att en vattenskoter får framföras i allmän farled genom ett naturreservat, anges också medföra bekymmer för både vattenskoterförare och kontrollerande myndigheter. Detta eftersom det inte finns en tydlig definition på hur bred en allmän farled är, vilket innebär att gränsen mellan där allmän farled slutar och naturreservatet börjar inte går att fastställa. Här uppstår ett problem kring bevisbördan vilket skribenten anser gör förslaget i princip omöjligt att tillämpa.

Även i det andra särskilda yttrandet anges riktas kritik mot förslaget om förbud för vattenskoterkörning i naturreservat. Bland annat anger skribenten följande. Utredningen har som skäl för ett generellt förbud lyft fram att upphävandet av 1993-års vattenskoterförordning kan leda till att vattenskoterkörning ökar i naturreservat samt att de naturreservatsföreskrifter som utfärdats efter 1993-års vattenskoterförordning kan ha utfärdats med utgångspunkten att ett generellt förbud redan gällde för just vattenskotrar. Ytterligare ett argument som anförs för ett generellt förbud är att det skulle vara resurskrävande för länsstyrelserna att gå igenom samtliga naturreservatsföreskrifter för att säkerställa att otillfredsställande miljöpåverkan från vattenskoter inte uppstår. Det generella förbudet ska dock inte tillämpas "om det har meddelats föreskrifter som reglerar användningen av vattenskoter i området". Av motivtexterna framgår vidare att undantaget avses vara tillämpligt om det exempelvis finns en bestämmelse om hastighetsbegränsning för fartyg eftersom en vattenskoter definitionsmässigt även är en typ av fartyg.

Skribenten anger det som sin erfarenhet att befintliga föreskrifter om naturreservat med farbart vatten åtminstone har någon handlingsregel som kan träffa de vattenfarkoster som omfattas av den breda fartygsdefinitionen. Det kan t.ex. vara hastighetsbegränsningar, ankringsbegränsningar förtöjningsbegränsningar eller annat liknande. Detta innebär enligt skribenten att det föreslagna generella förbudet mot vattenskoter inte kommer att vara tillämpligt i dessa fall utan en vattenskoter får köras omkring i naturreservatet på samma villkor som vilken båt/fartyg som helst. Det framstår vidare enligt skribenten som mindre troligt att länsstyrelser helt avstått från att reglera fartyg i naturreservat om det finns ett behov av sådana regler. Och för de fall att det finns helt "fartygsrena" naturreservatsföreskrifter för att det inte har ansetts finnas något behov alls av att reglera fartyg så är det enligt skribentens uppfattning svårt att förstå varför just vattenskotrar helt skulle förbjudas att framföras i området (förutom i eventuella farleder) samtidigt som samtliga övriga fartyg får framföras helt fritt. Mot bakgrund av att 1993-års vattenskoterförordning inte tillämpats i straffrättsligt hänseende på över ett decennium och att allmänheten därmed på goda grunder kan antas ha "anpassat" sig till detta ser skribenten inte heller någon särskild risk för att vattenskoterkörning i just naturreservat skulle öka vid ett upphävande.

Sammanfattningsvis anser skribenten att det inte finns något konkret behov av att införa ett generellt förbud mot vattenskoterkörning i naturreservat, i synnerhet med det föreslagna breda undantaget som enligt skribentens uppfattning snarare lär bli en "regel" än just ett undantag. Skribenten har även invändningar mot utredningens förslag om nya brott som kan föranleda återkallelse av förarbevis. Dessa kan enligt förslaget enbart begås med vattenskoter även om brotten i och för sig lika gärna skulle kunnat begås med någon annan fartygstyp. Skribenten anser att det i och för sig finns goda skäl att se över vilka brott som bör vara återkallelsegrundande men att en sådan översyn bör göras djupare och mer övergripande än vad som varit möjligt i den aktuella utredningen.

I det tredje särskilda yttrandet anges bland annat följande. Skribenten förespråkar det alternativa förslag till reglering som finns med i utredningen, att införa en hastighetsbegränsning för vattenskotrar inom ett bestämt avstånd från land i kombination med möjligheten till lokala anpassningar genom sjötrafikföreskrifter. En sådan reglering skulle enligt skribenten till stor del kunna begränsa flera av de störningar som vattenskoterkörning kan orsaka. Badande, paddlande och andra som i regel håller sig nära land skulle inte behöva oroa sig för kollisioner med vattenskotrar. Det skulle också kunna minska problemet med körning allt för nära häckande fåglar och körning som grumlar grunda vatten. Bullerstörningen skulle till viss del kvarstå men minska med ökande distans från land. En allmän begränsning genom en viss distans från land skulle vara relativt enkelt att införa och initialt inte kräva att länsstyrelserna behöver bedöma vilka områden som är lämpliga eller olämpliga för vattenskotrar. När skribenten kommenterar förslag till ett generellt förbud mot vattenskotrar inom naturreservat anges det i och för sig vara lämpligt att begränsa störning från vattenskotrar inom de flesta naturreservat och även nationalparker. Skribenten anser emellertid inte att just denna lösning är lämplig, av flera skäl. Regelverket rörande områdesskydd ger enligt skribenten redan i dag möjligheter att genom föreskrifter besluta om de inskränkningar och förbud som behövs för att syftet med skyddet ska kunna tillgodoses i det enskilda fallet. Således finns redan i vissa fall beslutade inskränkningar eller förbud för vattenskotranvändning i skyddade områden. Det finns därför en risk för dubbelreglering genom införande av generella vattenskotterregler för skyddade områden, samtidigt som det i vissa områden inte föreligger behov av reglering, varvid generella inskränkningar eller förbud riskerar att bli mer långtgående än vad som krävs för syftet med skyddet av området. Skribenten anger att när det gäller befintliga nationalparker och naturreservat så har dessa bildats i en lagstyrd process som redan har hanterat de avvägningar som behövs i det enskilda fallet. En generell reglering i efterhand av vattenskotranvändning i just skyddade områden anges därför riskera att skada tilltron till de arbetssätt som etablerats under lång tid. Ett förbud mot vattenskotrar enbart inom naturreservat riskerar enligt skribenten också ge en skev bild av att det endast är inom naturreservat vi har skyddsvärda miljöer som behöver fredas. Strandnära miljöer anges generellt sett vara värdefulla både för växt- och djurlivet och friluftslivet oavsett om de har ett formellt skydd eller ej. Naturreservat anges endast utgöra små fragment av den totala andelen skyddsvärda strandnära miljöer.

Regelrådet gör följande bedömning. Det kan konstateras att det förefaller råda delade meningar om för- och nackdelar med förslaget som utredningen lämnat avseende förbud för körning av vattenskotrar i naturreservat. Regelrådet kan inte avgöra vilken syn som är mest välgrundad men har uppfattningen att en beskrivning av alternativa lösningar med fördel kan diskutera sådana frågor som har väckts i de särskilda yttrandena. Frågan infinner sig då i vilken mån som utredningen har behandlat de aspekter som nämns i de särskilda yttrandena eller om dessa i väsentlig mån inte har blivit belysta i utredningens analys. Till att börja med kan Regelrådet konstatera att det förefaller som att det såväl i det första och andra särskilda yttrandet förordas att förslaget om förbud av vattenskoterkörning i naturreservat inte är

motiverat utan att dagens regelverk i princip kan anses hantera frågan. Det kan noteras att utredningen har redovisat sin syn på ett nollalternativ, där det aktuella förbudet mot körning i naturreservat således inte skulle införas. Denna beskrivning innehåller emellertid inte så mycket information just om värdet av förbudet mot körning i naturreservat. Sådan argumentation har emellertid utredningen fört i andra delar av betänkandet. I det tredje särskilda yttrandet förordar skribenten, såvitt Regelrådet kan förstå, att en hastighetsbegränsning utifrån närhet till strand skulle väljas i stället, för att åstadkomma de begränsningar i vattenskottrars framförande som skribenten ser som önskvärda. Regelrådet kan konstatera att utredningen har gått igenom det som utredningen ser som för- och nackdelar med ett sådant alternativ förhållandevis utförligt och tydligt. Sammantaget är det Regelrådets uppfattning att de olika synsätt som framförs av utredningens majoritet respektive av de experter som har skrivit de särskilda yttrandena förefaller åtminstone till någon del grundas i att allmänpolitiska bedömningar om värdet av att ha det aktuella förbudet i naturreservat skiljer sig åt. Det är inte uteslutet att utredningen hade kunnat bemöta de synpunkter som framförs i de särskilda yttrandena på ett tydligare sätt än vad som görs. Det är emellertid inte enligt Regelrådets uppfattning uppenbart att utredningen helt skulle ha ignorerat de frågeställningar som tas upp i de särskilda yttrandena utan det framstår mer som att synen på vad som är det lämpligaste förfarandet skiljer sig. Utifrån denna förutsättning är det inte uppenbart för Regelrådet att den beskrivning som utredningen har gjort av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd skulle vara väsentligt bristfällig. Det är möjligt att den skulle ha kunnat utvecklas och vara mer transparent. Generellt sett finner Regelrådet i alla händelser att genomgången av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är utförlig och tydlig jämfört med vad som förekommer i en del andra ärenden och den förefaller inte uppenbart otillräcklig utifrån förutsättningarna i det här ärendet, även om det förmodligen hade kunnat göras förbättringar. Utifrån de aspekter som Regelrådet särskilt beaktar hade det också haft ett värde om det hade tydliggjorts om de alternativ som väljs bort hade kunnat ha några särskilda för- eller nackdelar för berörda företag. Detta är emellertid inte obligatoriskt.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att utredningen bedömer att samtliga förslag är förenliga med EU-rätten. För en analys av de enskilda förslagen hänvisas till förslagskapitlen, avsnitt 7.4.1 till 7.5.1. I avsnitt 7.4.1 ställs förslaget om förbud för vattenskoterkörning i naturreservat i förhållande till fördraget om den Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) och till det så kallade fritidsbåtsdirektivet. När det gäller jämförelsen med vad som krävs enligt FEUF redovisas för specifika rättsfall som grund för bedömningen. Bland annat anges där att relativt sett till det totala antalet vattenområden i Sverige rör det sig om ett mycket begränsat förbud och dessutom avser förbudet skyddsvärda områden. Det bedöms därför av utredningen att förbudet mot vattenskoterkörning i naturreservat är proportionerligt. (Se sidorna 193 – 202 i betänkandet för hela beskrivningen). När det gäller avsnitt 7.5.1. anges bland annat följande i detta avsnitt. Eftersom det inte är möjligt att på förhand avgöra hur många områden där länsstyrelsen kommer att besluta om begränsningar för vattenskotrar i sjötrafikföreskrifter, kan det inte uteslutas att den samlade regleringen genom sjötrafikföreskrifter påverkar den fria rörligheten av varor i viss mån, eftersom förslaget kan innebära att försäljningen av vattenskotrar påverkas. Mot bakgrund av att förslaget tillgodoser ett angeläget allmänt intresse får en sådan eventuell påverkan på den fria rörligheten av varor enligt utredningen anses vara godtagbar (här hänvisar utredningen tillbaka till den nyss refererade

bedömningen i avsnitt 7.4). Det anges vara osannolikt att länsstyrelser kommer att utnyttja bemyndigandet i den utsträckning att den sammantagna regleringen bedöms oproportionerlig. Länsstyrelsen bör bedöma proportionaliteten när föreskrifter antas.

Som har refererats tidigare i detta yttrande finns det också information i remissen som visar att lagstiftningsärendet i sin helhet har en koppling till EU-rätten på så sätt att dagens regler inte kan tillämpas på grund av vissa EU-rättsliga förutsättningar.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av hur förslaget förhåller sig till EU-rätten. Såvitt Regelrådet kan förstå tar förslagsställaren upp relevant EU-lagstiftning på området och såvitt Regelrådet kan se finns det ingen annan aspekt som uppenbart borde ha beskrivits. Det är inte möjligt för Regelrådet att avgöra om bedömningen som utredningen gör är riktig, men såvitt Regelrådet kan förstå finns det inget som uppenbart visar att den är fel. I alla händelser finns det en tydlig beskrivning av hur utredningen har resonerat i frågan.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I betänkandets nionde kapitel anges utredningens förslag vara att författningsförslagen ska träda i kraft den 1 maj 2023. Några särskilda ikraftträdande- eller övergångsbestämmelser anges inte behövas. Det anges vidare att utredningen föreslår att förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter, vattenskoterförordningen, upphävs och att vattenskotrar i stället ska regleras i det befintliga sjörättsliga regelverket. Utredningen har även föreslagit att det ska vara förbjudet att köra vattenskoter i naturreservat samt att det ska vara möjligt att förbjuda vattenskoterkörning genom sjötrafikföreskrifter av andra skäl än sjösäkerhet och miljöskäl. Det anges att Vattenskoterförordningens bestämmelser om var vattenskotrar får användas inte kan tillämpas på grund av EU-rättens krav på proportionalitet. Det anges vara angeläget att förordningen upphävs och att arbetet med att anta sjötrafikföreskrifter påbörjas så snart som möjligt eftersom det nu i praktiken saknas ett regelverk som går att tillämpa och upprätthålla i domstol. Ett lämpligt ikraftträdande anges vara den 1 maj 2023, innan nästa sommarsäsong. Alla författningsförslag bör enligt utredningen träda i kraft samtidigt. De föreskrifter som har beslutats av länsstyrelser med stöd av 3 § vattenskoterförordningen och som pekar ut områden där vattenskotrar får köras kommer fortsatt att gälla efter det att bemyndigandet upphävs. Enligt utredningens uppfattning upphäver lämpligen regeringen samtliga sådana föreskrifter samtidigt som vattenskoterförordningen upphävs. Dispenser meddelade med stöd av 4 a § vattenskoterförordningen är knutna till det generella förbudet i den förordningen och alltid tidsbegränsade. Något särskilt upphävande av de dispensererna anges därför inte vara nödvändigt.

I konsekvensutredningen anges att mot bakgrund av att utredningens förslag kommer medföra en del förändringar för vad som gäller för vattenskoterkörning samt att det i dag inte finns samlad och lättillgänglig information om vilka regler som gäller för användningen av vattenskotrar finns det behov av att samla information om vattenskoterkörning och av särskilda informationsinsatser. Transportstyrelsen föreslås som ansvarig myndighet för detta. Uppgiften avser att samla och sprida befintlig information.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår hur utredningen har resonerat vid valet av tidpunkt för ikraftträdande. Den specifika tidpunkt som anges i betänkandet framstår i och för sig inte nu vid tiden för Regelrådets granskning som realistisk men detta beror såvitt

Regelrådet kan förstå inte på utredningens analys utan snarare på vilken tidpunkt som valdes för remitteringen. Det finns också en beskrivning av hur utredningen sett på behovet av speciella informationsinsatser.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i konsekvensutredningen att de företag som främst berörs av utredningens förslag är i båt- och turistbranschen. Övriga branscher som berörs anges vara tillverkare, återförsäljare, uthyrare, utbildningsanordnare för vattenskotrar, rederier och försäkringsbolag. Samma företag som berörs av utredningens förslag anges även ha påverkats i stor utsträckning av kraven på förarbevis som infördes 2022.

Vidare anges att det finns tre större internationella företag som tillverkar vattenskotrar. Företagen anges ha omkring 10 000–40 000 anställda i hela världen. Tillverkning av vattenskotrar sker enligt utredningen inte i Sverige. Inget av de internationella företagen anges vara beroende av den svenska marknaden av vattenskotrar. Företagen anges även tillverka andra farkoster och tillverkningen av vattenskotrar utgör inte den enda produkten som säljs. Därutöver anges det finnas ett fåtal mindre företag som tillverkar vattenskotrar som drivs med elmotorer. Enligt uppgifter från branschen säljs det årligen omkring 3 000 nya vattenskotrar i Sverige varav cirka 2 400 från den största tillverkaren.

Andra företag som kan komma att påverkas anges i huvudsak vara generalagenter och deras återförsäljare. Det anges i dag finnas tre större importörer och eventuellt någon eller några få mindre importörer. Företagen anges sysselsätta 1–10 personer per företag inom den delen av verksamheten som avser vattenskotrar. När det gäller återförsäljare har Båtbranschens riksförbund, Sweboat, uppskattat att det finns omkring 50 återförsäljare.

Det anges att i en rapport från Havs- och vattenmyndighetens från 2013 uppskattades antalet uthyrare till mellan 20 och 25. De flesta uthyrare anges ha ett par vattenskotrar som sidoinkomst men bedriver annan verksamhet som huvudsaklig inkomstkälla. Detta tros bero på att vattenskotersäsongen är begränsad till sommarmånaderna. Enligt utredningen redovisades samma uppgift i förarbetena till kravet på förarbevis för vattenskotrar (här syftar utredningen på promemorian Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar från 2016). Det anges att varken Bolagsverket eller Statistiska Centralbyrån har kunnat lämna någon information eller vägledning i framtagande av uppgifter om antalet uthyrare av vattenskotrar i Sverige. Emellertid anger utredaren att enligt uppgifter från båtbranschens riksförbund hade uthyrningsverksamheten under säsongen 2022 i stort sett helt upphört, till följd av kravet på förarbevis. Utredningen anges ha tagit kontakt med och fått uppgifter av fem verksamheter som tidigare hyrde ut vattenskotrar (säsongen 2021 och tidigare). Samtliga anges ha bekräftat att uthyrningsverksamheten i stort sett har upphört till följd av förarbeviskravet. Omkring hälften av de tillfrågade verksamheterna har i stället gått över till erbjuda förarbevisutbildningar. Det anges vara fråga om små företag med mellan 2–4 heltidsanställda och därutöver omkring 5–10 timanställda under sommarsäsongen. Det förekommer att företagen även anlitar konsulter. Vidare anges det finnas internetbaserade tjänster som fungerar som annonsplats och mellanhand mellan enskilda som hyr ut respektive hyr vattenskotrar av varandra. Enligt uppgifter från en av de större tjänsterna som finns i Sverige uppgick antalet uthyrda vattenskotrar som förmedlades via tjänsten till mellan 100 och 200 per år för år 2020 respektive 2021. Det anges att genom kravet på förarbevis

förväntades uthyrningen minska vilket marginellt påverkade verksamheten för dessa aktörer i stort då vattenskotrar inte utgör det huvudsakliga hyresobjektet. Enligt utredningen bedöms det finnas få uthyrare kvar efter kraven på förarbevis och uthyrare av vattenskotrar träffas inte direkt av utredningens förslag. Det bedöms inte finnas uthyrare som verkar i naturreservat.

Därutöver anges att enligt Transportstyrelsen fanns det 62 utbildningsanordnare för förarbevis för vattenskotrar i september 2022. Merparten av utbildningsanordnarna anges vara små företag med 1–2 anställda, men det anges även finnas omkring tio förhållandevis större företag med 5–10 anställda. De flesta utbildningsanordnarna anges även ha annan verksamhet inom företaget vid sidan av att utbilda vattenskotarförare och anges således inte vara helt beroende av att hålla sådana utbildningar.

Förslagsställaren har även tagit upp några andra kategorier företag, som inte bedöms påverkas. Resonemang kring detta återges i avsnitt nedan om påverkan på kostnader och verksamhet.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns tydlig information om vilka branscher av företag som bedöms påverkas. Det finns också uppgifter om företagets antal och storlek. När det gäller uthyrare är beskrivningen något mindre tydlig än för de andra verksamheterna. Även avseende dessa företag finns emellertid information som gör det möjligt att få en allmän bild av läget. Det är också ett värde att det framgår tydligt vilka insatser som har gjorts av utredningen för att samla in information och hur detta utfallit. Det förtydligar helhetsbilden. Det finns inte uppgifter om antal försäkringsbolag, rederier eller antal företag som använder vattenskotrar till exempel för transport av mat. När det gäller rederierna spelar detta minst roll, eftersom de inte bedöms påverkas av förslagen. Det är inte heller, enligt Regelrådets uppfattning något stort problem när det gäller försäkringsbolagen, med tanke på att effekterna för dessa förefaller vara av mer indirekt slag. Det hade varit önskvärt med en tydligare beskrivning av de företag som använder vattenskotrar för transporter i verksamheten, men att detta saknas är inte i sig tillräckligt för att göra beskrivningen av berörda företag otillräcklig som helhet betraktad. Sammantaget finner Regelrådet att beskrivningen delvis är tydlig och som helhet är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges i konsekvensutredningen i och för sig vara svårt att bedöma hur andra faktorer så som val av semesterort och bränslepriser påverkat företagen men enligt de uppgifter som utredningen tagit del av har till exempel den organiserade uthyrningsverksamheten i stort sett upphört sedan förarbeviskravet trädde i kraft. Vattenskotarförsäljningen i Sverige har även enligt uppskattningar från den största vattenskotertillverkaren minskat med cirka 50 procent under 2022 jämfört med tidigare år. En bedömning av en eventuell påverkan på företag måste också ses i ljuset av att det i vattenskoterförordningen föreskrivs om ett generellt förbud mot att framföra vattenskotrar i samtliga vatten där länsstyrelsen inte har angivit annat, även om det inte har varit allmänt känt för majoriteten vattenskotarförare och det inte har kontrollerats.

Avseende tillverkare anges att utredningens förslag inte bedöms påverka dessa vad gäller intäkter och omsättning. Varken Bolagsverket eller Statistiska Centralbyrån har kunnat lämna någon information eller vägledning i framtagande av uppgifter vad gäller generalagenter och

återförsäljare. Enligt uppgifter från branschen har de påverkats av kravet på förarbevis genom en halverad försäljning. Enligt uppgifter från Båtbranschens intresseorganisation så kommer utredningens förslag inte att påverka försäljningen av vattenskotrar i märkbar omfattning. Återförsäljare, importörer med flera anges därmed enligt utredningen inte träffas av några intäktsminskningar på grund av minskad omsättning eller kostnadsökningar med anledning av förslagen.

Utredningen anger att de begränsningar som kan komma att antas genom sjötrafikföreskrifter kommer att omfatta endast en mycket begränsad del av Sveriges totala vattenområden men om ett förbud eller en begränsning omfattar ett område där en uthyrare driver sin verksamhet kan uthyrningsverksamheten försvåras eller förhindras. Utredningen bedömer därför att förslagen i sig inte kommer att påverka företagen som hyr ut vattenskotrar men att sådana företag kan påverkas om länsstyrelsen utnyttjar bemyndigandet och meddelar föreskrifter. Hur länsstyrelserna kommer att utnyttja bemyndigandet kan enligt utredningen inte förutses idag och det går därför inte att kvantifiera hur eventuella uthyrare påverkas nationellt.

Det anges också, avseende utbildningsanordnarna, att utredningens förslag kommer att påverka utbildningarnas innehåll och föranleda ett behov av att ändra utbildningsmaterialet. Det anges emellertid vara fråga om begränsade ändringar som rimligtvis inte föranleder några större förändringar i detta material. Mot den bakgrunden bedöms inte förslagen innebära att intäkter, lönsamhet eller omsättning påverkas för utbildningsanordnarna. Förslagen leder inte heller till anställningsbehov för dessa företag.

Rederier inom yrkessjöfarten kommer enligt utredningen inte att träffas av några kostnader med anledning av förslagen. Förslagen anges inte heller leda till att intäkter, lönsamhet eller omsättning påverkas för dessa företag. Mot bakgrund av att utredningens förslag inte bedöms påverka försäljningen av vattenskotrar och därmed inte försäljningen av försäkringar bedömer utredningen att försäkringsbolag inte kommer att träffas av några kostnader med anledning av förslagen. Försäkringsbolag anges kunna påverkas av regleringen genom en minskning av antalet person- och egendomsskador till följd av att vattenskotrar generellt framförs i lägre farter om fler vattenområden omfattas av sjötrafikföreskrifter.

Det anges också att företag som använder vattenskotrar i sin verksamhet, till exempel för att köra ut mat, kan komma att överväga att i stället använda mindre fritidsbåtar om nya sjötrafikföreskrifter endast kommer omfatta vattenskotrar. Eftersom det blir den enskilda länsstyrelsen som får avgöra vilka farkosttyper som ska omfattas är det svårt att avgöra om särskilda begränsningar enbart för vattenskotrar kommer bli aktuellt. Det anges även vara svårt att uppskatta denna kostnad för byte av transportmedel och hur många sådana företag som finns. Det borde emellertid enligt utredningen inte röra sig om några betydande kostnader för de aktuella verksamheterna. Enligt vattenskotterförordningen utgår ingen avgift för att ansöka om dispens. Det kan komma att förändras framöver eftersom utredningen föreslår att det ska vara möjligt att ta ut avgift för ärendehandläggning. Om länsstyrelsen skulle utnyttja en sådan möjlighet skulle det kunna leda till kostnader för företag som vill använda vattenskotrar. Kravet på dispens för barn under femton år för att delta i tävlingar tas bort vilket anges medföra mindre administration för Svenska racerbåtsförbundet.

Regelrådet gör följande bedömning. Det anges begränsad information om påverkan på företagens tidsåtgång och kostnader. Såvitt Regelrådet kan förstå är det möjligt att påverkan på administrativa kostnader blir begränsad eftersom det är svårt att se att det skulle tillkomma några stora krav på att företag lämnar information till myndigheter på ett sätt som inte sker idag. När det gäller andra slags kostnader är bilden inte lika tydlig. Det anges kunna

tillkomma avgifter i vissa fall, som inte kvantifieras och det finns även frågan om vad som kan ske i ett senare led när länsstyrelser fattar beslut om föreskrifter. Att all information om gällande regler samlas hos Transportstyrelsen skulle kunna medföra vissa kostnadsminskningar för berörda företag, som inte har uppskattats närmare av utredningen. Utredningen har angett att det bör beaktas att dagens regelverk i princip innebär förbud för vattenskoterkörning, men att detta inte har följts upp och kontrollerats. Regelrådet håller med om att detta är en relevant aspekt att ta i beaktande, men vilken slutsats det bör leda till är mindre klart. Ur en formell synvinkel kan förslaget uppfattas som att det potentiellt öppnar upp för mer vattenskoterkörning, genom att ett tidigare formellt totalt förbud omvandlas till ett som enbart omfattar naturreservat, med möjlighet till undantag även där. Samtidigt är det svårt att bortse från det som utredningen anger om att vattenskoterkörningen reellt har skett på ett sätt som om förordningens krav inte fanns, på grund av tillämpningsproblemen. En fråga som, såvitt Regelrådet förstår, kan vara värd att beakta, är om förslaget medför en ökad, minskad eller oförändrad osäkerhet för vattenskoterförarna. Om förändringarna uppfattas som att de innebär ökad osäkerhet, skulle det i praktiken kunna finnas en viss påverkan på efterfrågan som i sin tur skulle kunna leda till minskad försäljning. Det samma skulle kunna bli följden om det uppfattas som att det i praktiken kommer att innebära mer begränsningar än idag, om tillämpningen skärps. Om det föreslagna regelverket uppfattas som ungefär lika begripligt som idag, framstår det som rimligt att sådana effekter blir små eller obefintliga. Regelrådet utesluter inte att bedömningen som utredningen gör att den påverkan på försäljning och uthyrning som följer av regler som berör vattenskoterkörning i princip redan har kommit med kraven på förarbevis kan vara riktig, men anser att just resonemangen om vad möjligen tydligare regler och mer stringent tillämpning kan leda till gärna kunde ha utvecklats mer. På det hela taget finns det likväl en beskrivning av påverkan på kostnader som kan antas vara någorlunda proportionerlig utifrån att det är troligt att kostnadspåverkan inte blir så stor och beskrivningen av påverkan på intäkter och verksamhet är mer utvecklad än vad som är fallet i ganska många andra fall. Därför bedömer Regelrådet att beskrivningen, även om den gärna kunde ha utvecklats i vissa avseenden, är tillräcklig utifrån förutsättningarna i ärendet.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags tidsåtgång, kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Utredningens förslag bedöms inte påverka konkurrensförhållandena mellan företag i branschen. Utredningens förslag omfattar samtliga typer av vattenskotrar och samma regler föreslås gälla i hela landet.

Regelrådet gör följande bedömning. Utredningen har avgränsat frågan om påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag till konkurrens mellan de företag som direkt träffas av reglerna. Detta har inte närmare motiverats. Regelrådet noterar att företag som sysslar med naturturism där det potentiellt skulle kunna vara en del av affärsidén att motordrivna farkoster inte ingår, skulle kunna påverkas på något sätt, om förslaget innebär något minskad eller ökad körning med vattenskotrar, utanför naturreservat. Om detta exempel är mindre relevant, förtar det likväl inte den grundläggande synpunkten att konkurrens inte nödvändigtvis handlar enbart om företag inom samma bransch utan kan se ut även på andra sätt. Regelrådet finner att det åtminstone hade varit motiverat att förklara varför frågan om påverkan på konkurrensförhållanden har avgränsats på det sätt som görs i konsekvensutredningen.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner inget som uppenbart talar för att påverkan på företagen i andra avseenden skulle bli aktuell. Bristen är därför inte väsentlig.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i ärendet, avsaknad av information om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Som refererats på annan plats i detta yttrande anges merparten av de företag som kan påverkas av förslagen vara små. Utredningen har inte bedömt att det finns skäl för någon särskild reglering för små företag. Påverkan på små företag vad gäller försäljning och uthyrning har varit stor till följd av kravet på förarbevis. Utredningens förslag bedöms inte medföra ytterligare påverkan. Förslaget om att information om gällande regler ska samlas hos Transportstyrelsen bedöms förenkla för samtliga företag att sätta sig in i det nya regelverket.

Regelrådet finner att det framgår hur förslagsställaren ser på behovet av särskild reglering för små företag. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen håller tillräcklig kvalitet när det gäller aspekterna bakgrund och syfte med förslaget, alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd, förslagets överensstämmelse med EU-rätten, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser, beskrivningen av berörda företag, påverkan på företagets tidsåtgång, kostnader och verksamhet samt särskild hänsyn till små företag. När det gäller påverkan på företagen i andra avseenden saknas redovisning, men detta kan accepteras utifrån förutsättningarna i ärendet. Beskrivningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag hade emellertid behövt förtydligas för att anses tillräcklig. När Regelrådet gör sin bedömning av detta ärende beaktas att det finns information som indikerar att den marginella effekten av just detta förslag för de mest direkt berörda företagen kan vara förhållandevis begränsad.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 3 maj 2023.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjör och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Per Högström
Föredragande