

YTTRANDE
2021-02-04

Dnr 12020/02471

Remissvar PM "förslag på förarbevis för vattenskoter" (Dnr 12020/02471)

BRP är inte en av regeringen utvald remissinstans, men vi svarar eftersom företaget är marknadsledande i Sverige och utformningen av regler inom detta område är av grundläggande betydelse för vår verksamhet. Mer än 300 personer i Sverige är beroende av vår verksamhet när det gäller försäljning, service och andra aktiviteter relaterade till vattenskoter.

Som ansvarskännande tillverkare välkomnar BRP initiativ där avsikten är att uppnå säker användning av våra fordon, såsom vattenskotrar, inkluderande träning av användarna. Vi arbetar mycket proaktivt för att öka säkerheten på vattnet, t.ex. genom våra uppföranderegler, rules of conduct, dvs. åtaganden för att vara en ansvarsfull vattenskotarförare samt genom utbildning av våra återförsäljare.

BRP anser därutöver också att strängare krav bör ställas på dem som framför höghastighetsbåtar. Kravet som föreslås i utredningen, i detta fall innehav av körkort, bör därför gälla alla som färdas snabbare än 35 knop.

Sammanfattning

BRP anser att:

- Den föreslagna regleringen innebär ett kvantitativt handelshinder eftersom effekten blir att man försvårar försäljning av importerade vattenskotrar och därmed gynnar andra, ofta svensktillverkade, snabbgående vattenfarkoster. Advokatbyrån Mannheimer Swartling har analyserat regeringens förslag. Deras analys visar att förslaget, om det genomförs, innebär ett brott mot EU: s regler om kvantitativa importrestriktioner i enlighet med EU: s artikel 34 TFEU. Den juridiska analysen bifogas.
- För att uppfylla Transportstyrelsens säkerhetsmål men också uppfylla regelverket kring frihandel behöver kravet på förarintyg omfatta samtliga fritidsbåtar som kan framföras i över 35 knop.
- Det är viktigt att säkerställa att det nya intygssystemet blir väl fungerande avseende både innehåll och kostnadsnivå. För att uppnå detta ska det baseras på Nämnden för Båtutbildning (NFB) kunskapsprov.

Förslaget medför konkurrensbegränsning

Den föreslagna regleringen innebär ett kvantitativt handelshinder eftersom effekten blir att man försvårar försäljning av importerade vattenskotrar och därmed gynnar andra, ofta svensktillverkade, snabbgående vattenfarkoster. Advokatbyrån Mannheimer Swartling har analyserat förslaget. Deras analys visar att förslaget, om det genomförs, innebär ett brott mot EU: s regler om kvantitativa importrestriktioner i enlighet med EU: s artikel 34 TFEU. Analysen bifogas.

Deras sammanfattande bedömning är:

”Baserat på vår analys av den ovannämnda fakta, utgör den föreslagna svenska lagstiftningen om införande av körkortskrav för användning av vattenskotrar en åtgärd med en effekt som motsvarar kvantitativa importrestriktioner enligt artikel 34 FEUF.

Åtgärdens motiveringar uppfyller inte kriterierna i artikel 36 FEUF, eftersom (i) de diskriminerar utan anledning mellan olika typer av produkter; ii) målen kan sannolikt uppnås genom andra åtgärder som skulle ha mindre inverkan på den inre marknaden och handeln mellan medlemsstaterna”.

Om man enbart reglerar vattenskotrar i enlighet med förslaget kommer det uppstå en klar skevhet när det gäller konkurrensvillkoren för olika varor i Sverige gentemot övriga EU. I dag finns det redan på den svenska båtmarknaden flera typer av farkoster, vid sidan av vattenskotrar, som kan gå mer än 35 knop. Ett typexempel är s.k. *RIB-båt*, (Rigid Inflatable Boat), en båt med styvt skrov med gummiponton som ofta är utrustad med stora utombordsmotorer.

Vid säljtillfället är konkurrensen mellan vattenskotrar och andra båtar mycket stor. Om det krävs förarbevis för vattenskotrar, men inte för andra båtar, kan det upplevas som mycket enklare för kunden att istället köpa en liten och mycket snabb båt. Denna konkurrenssituation till vattenskotrarnas nackdel strider mot EG-rättens regler om konkurrensbegränsning.

2.2. Vattenskoteranvändningen

Branschen och övriga båtintressenter har ett ansvar att sprida kunskap om regler, önskat beteende och hänsynstagande.

Redan i dag finns regler som förbjuder oansvarigt framförande av båtar. Sjölagens 20 kap. 3§ säger att den som stör omgivningen vid sin framfart av båt kan dömas till böter.

Den allmänna bilden är att vattenskotero olyckor är mycket omfattande om man följer medias rapportering. Den stora omfattningen av olyckor sägs vara orsaken till att det krävs nya regleringar. Den bilden behöver revideras.

Statistiken avseende olyckor för vattenskotrar visar att det omkommit tre samt skadats 37 personer mellan åren 2017 och 2020. Totalt har 75 omkommit och 746 skadats i båtolyckor under samma period. Om syftet är att minska antalet omkomna och skadade i båtolyckor finns det mycket mer effektiva åtgärder att vidta.

2.3 Tidigare utredningar

BRP delar förslagen som tidigare framförts i Näringsdepartementets PM Ds 2008:32 samt i Havs- och vattenmyndighetens redovisning av sitt uppdrag på samma område år 2013. Båda förslagen innehöll krav på förarbevis för inte bara vattenskotrar utan för flera typer av snabbgående fritidsfartyg. Havs- och vattenmyndigheten föreslog även att vattenskoterförordningen skulle upphävas. Vi delar dessa uppfattningar.

Det har tidigare föreslagits att vattenskotrar inte bör särregleras från andra vattenfarkoster med motordrift. Både i Näringsdepartementets tidigare utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskotter (N2014/03447/MRT) och i Havs- och vattenmyndighetens slutredovisning av regeringsuppdraget om att kartlägga olägenheter och analysera behov av särskild reglering (2013) föreslås det att alla snabbgående fritidsbåtar ska omfattas av en reglering.

Att ta ett helhetsgrepp om segmentet fritidsbåtar har också förespråkats tidigare av Transportstyrelsen. I Transportstyrelsens remissvar på Näringsdepartementets tidigare utredning – i samband med Näringsdepartementets utredning (N2014/03447/MRT) - om obligatoriskt förarbevis för vattenskotter framgår att Transportstyrelsen då var av uppfattningen att hela segmentet snabbgående fritidsbåtar bör omfattas av ett allmänt förarbevis/båtkörkort.

Att det bör tas ett helhetsgrepp om hela fritidsbåtssegmentet är något som också har förespråkats av branschaktörer.

2.4 Transportstyrelsens utredning

BRP anser att uppdraget regeringen gav till Transportstyrelsen var för begränsande. Uppdraget var att Transportstyrelsen "ska lämna förslag till utbildning och ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskotter". Därigenom begränsades Transportstyrelsens möjlighet att föreslå mer heltäckande lösningar. Transportstyrelsen har i tidigare analyser föreslagit att alla snabbgående båtar ska omfattas när de analyserat liknande krav.

3.2 Krav på förarbevis och utbildning

I enlighet med vår framförda uppfattning anser vi att det ska införas krav på utbildning och förarbevis, men att detta ska gälla alla båtar som kan framföras snabbare än 35 knop, och inte enbart vattenskotrar.

Vi tycker det är viktigt att, för att uppnå en bättre säkerhet, intyget och utbildningen måste göras väl tillgängliga både vad avser innehåll och kostnader.

Därför anser BRP att det föreslagna kravet på 1–2 dagarsutbildning riskerar att göra ett ev. förarbevis så pass dyrt (upp till 6 000:- samt Transportstyrelsens ansökningsavgift – se utredningens avsnitt 12.1.1 - att det aktivt motverkar personer att, via vattenskoter, komma i kontakt med båtlivet. Därigenom försvåras för människor att ta del av all de positiva mervärden som båtlivet medför.

Regeringen föreslår att utbildningen ska ske hos av Transportstyrelsen godkänd utbildningsanordnare och bestå av både teoretiska och praktiska moment. Det föreslagna sättet att bedriva utbildning och certifiering är hämtat från yrkessjöfarten, konceptet innebär höga kostnader för medborgaren som skall ta en behörighet. Kostnaden uppskattas till 6 500kr för ett intyg. Därutöver kommer Transportstyrelsen få ökade kostnader för bl.a. IT-system och administration som behöver täckas. Antingen via skattsedeln eller, mest troligt, ännu högre avgifter för utbildning och prov.

Regeringen nämner, förvånande nog, inte dagens utbildningssystem där NFB, Nämnden för båtlivsutbildning, ansvarar för intyg och kunskapskrav. NFB bildades 1985 och är resultatet av ett samarbete mellan Transportstyrelsen, Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet och Svenska Kryssarklubben. NFB är en ideell förening med uppgiften att utveckla kompetensintyg för utbildning inom svenskt fritidsbåtliv, utbilda och auktorisera förhållningsföreläsare, marknadsföra intygen samt informera utbildningsaktörer.

BRP anser att Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) ska ansvara för att kontrollera kunskaperna

Kostnaden för medborgaren att genomgå utbildning och certifiering till dagens förarintyg varierar men är om det genomförs hos föreningsaktörer ca 1 500 - 2000kr.

Över 500.000 svenskar har idag en nautisk kompetens utfärdad av NFB. NFB har också en mycket hög grad av digitalisering som ger en kostnadseffektiv och rättssäker administration. De har heller inget behov av statliga, eller andra typer av, bidrag.

En viktig del i kostnadsaspekten är att säkerställa att man, såsom i dag, nyttjar ideella och lågkostnadsinriktade utbildningsaktörer och -sätt. NFB, Nämnden för Båtlivsutbildning, är en organisation som ursprungligen bildats tillsammans med staten för att säkerställa att utbildningen är kvalitativt god och kostnadseffektiv. De medlemsdrivna båtågarorganisationerna och Transportstyrelsen är ägare till NFB. De bör också i framtiden vara certifikathanterare och har mycket väl fungerande administrativa, databaserade system som kontinuerligt vidareutvecklas.

3.7 Avgifter

Som vi tidigare framhållit är det av största vikt att kostnaderna för ett nytt förarbevis hålls på en låg nivå. NFB, Nämnden för Båtlivsutbildning, bör därför även i framtiden vara huvudaktören vad avser certifikathanteringen och Transportstyrelsens engagemang och ev. avgiftsuttag inte mer än absolut nödvändigt.

Transportstyrelsen gör bedömningen att den nya regleringen medför ökade egna behov avseende IT-utveckling, ärendehandläggning, tillsyn, registerhållning, regelutveckling, kommunikation och information. Vi anser att det är viktigt, inte minst av kostnadsskäl, att begränsa Transportstyrelsens egen verksamhet på området och tillse att NFB ges en betydande roll.

5. Förarbevisregister

Vi anser bl.a. av kostnads- och effektivitetsskäl att NFB ska hantera registret.

11. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Vi konstaterar att regeringen i sitt regleringsbrev till Transportstyrelsen för år 2021 har beslutat, under rubriken "Utvärdering av åldersgräns för att få framföra vattenskoter" att

"Transportstyrelsen ska utvärdera erfarenheterna av tre sommarsäsonger med åldersgräns för att få framföra vattenskoter. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 december 2021".

Det kan därför vara naturligt att avvakta med införandet av ev. nya regler innan Transportstyrelsens hunnit genomföra sin analys.

Övergångsreglerna som promemorian föreslår bör förlängas till 31 december 2022 eftersom detta skulle underlätta uppbyggnaden av nya utbildningsrutiner för NFB.

Övrigt

Avskaffa vattenskoterförordningen

Utredningen föreslår också att definitionen av en vattenskoter ändras så att även eldrivna sådana omfattas. Att detta behöver göras är ett exempel på att förordningen är obsolet och inte anpassad till den tekniska utvecklingen avseende sjöfarkoster.

Sverige har idag en egen definition för vattenskoter. Det hänger bl.a. ihop med att det finns en särskild förordning om vattenskotrar. Förordningen från den 1 juni 2019 stipulerar att man måste vara 15 år för att få framföra en vattenskoter. Den gällande definitionen av farkosten vattenskoter är väldigt smal vilket gör att framtidens vattenskotrar snabbt kan falla utanför ramen, och då enligt reglerna inte längre vara en vattenskoter. Exempelvis kan det räcka med att förlänga en vattenskoter till mer än 4 meters längd så ändras klassningen till båt.

Om en vattenskoter framdrivs av propeller istället för av en vattenjetstråle kommer den heller inte längre klassas på samma sätt. Utvecklingen även på vattenskotrområdet går snabbt mot eldrift. Vid eldrift är det inte lika självklart med vattenjetmotor.

Den nuvarande vattenskoterförordningen har inte fungerat som det är tänkt. Eftersom det inte gått att döma någon för brott mot den har också ett antal domstolsrepresentanter hemställt att den avskaffas i sin nuvarande form. Det vore en önskvärd åtgärd.

Miljö

Havs- och vattenmyndigheten (2013) menar att det inte ur miljösynpunkt är nödvändigt med farkostspecifika särregleringar av vattenskotrar. Teknikutvecklingen som skett de senaste åren har resulterat i att vattenskotrarna, ur miljösynpunkt, i dagsläget inte skiljer sig från andra farkoster på ett negativt sätt. De vattenskotrar som säljs i Sverige uppfyller således mycket höga miljökrav.

Personer som ej bör omfattas av det nya kravet

När de nya kraven genomförs är det naturligt att bygga vidare på de undantag som redan finns för liknande förarkrav. Undantag ska gälla för verksamhet inom statliga myndigheter, för organiserad tränings-, tävlings- och uppvisningsverksamhet.

Även deltagare vid kommersiellt organiserad s.k. safariverksamhet bör vara undantagna, när färdledaren har minst Manöverintyg för högfartsbåt i kombination med Kustskepparintyg.

Umeå 2021-02-04

Jan Andersson
VD BRP Sverige AB
