

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
monika.przedpelska-ostrom@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Promemoria rörande förslag på förarbevis för vattenskoter (I2020/02471)

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

1. Sammanfattning

STR anser att detta är ett bra och nödvändigt förslag. Olycks- och incidentsutvecklingen avseende vattenskoter kräver ett förarbevis och för att nå de uppsatta målen med utbildningen, bör den skötas av riktiga pedagoger menar STR. Vidare anser STR att det ultimata vore om det även genomfördes någon slags prov som kontroll av att tillräckligt hög kunskapsnivå uppnåtts, att teoretisk respektive praktisk utbildning kan genomföras av olika parter samt att tillräcklig simkunnighet säkerställs.

2. Kommentarer

STR har inga direkta synpunkter kring de juridiska aspekterna med förslaget. Det verkar finnas en analogi med andra körkortsbehörigheter och förarbevis vilket är logiskt. Det STR vill poängtera är vikten av att myndighet vid tillsyn noggrant kontrollerar att utbildaren verkligen följer sin egen kursplan, och inte bara att rätt dokument har inkommit och att lokal och andra praktiska förutsättningar finns samt att det ska gå att kontrollera antal utfärdade förarbevis för vattenskoter.

STR koncentrerar detta remissvar kring den föreslagna vattenskoterutbildningens syfte, innehåll och form.

4. Utbildningsanordnarna

Det framgår inte i förslaget exakt vilken kravnivå som bedöms vara adekvat och önskad på de tilltänkta utbildningsaktörerna för detta förarbevis. Det STR i sammanhanget vill framhålla är vikten av att de aktörer som erhåller utbildningstillstånd, är utbildade och erfarna pedagoger. Detta för att ha rätt förutsättningar för att kunna hantera grupputbildning och lyckas nå de mål som utbildningen syftar till, både avseende kunskaper om risker och även attityder till nyttjandet av vattenskoter. STR:s medlemmar har lång erfarenhet av att utbilda kring risker i trafik. Bland annat riskutbildning del1B vilket en drygt halv miljon personer genomgått sedan den infördes 2009 och naturligtvis riskutbildning 2, vilken funnits sedan 1980-talet.

Som nämns i förslaget finns det mörkertal kring olyckor och incidenter. STR:s upplevelse är att det finns inslag av lek och risksökande (och förmodligen ibland även bruk av alkohol och droger), kopplat till vattenskoteranvändning, vilket förstärker behovet av attitydpåverkan. Här gör STR en jämförelse med erfarenheter av snöskoter där det ofta finns ett inslag av nöjesåkning som inte nödvändigt endast uppfyller ett transportsyfte.

STR ser förutom likheterna med risk1B, även likheter med förarbeviset för Moped klass 2 och snöskoter. För snöskoter infördes ett förarbevis 2009. I SVT den 2/2 rapporteras det om att skoterolyckorna i Västerbotten och Norrbotten har mer än halverats under de senaste åren och en förklaring tros vara införandet av förarbevis. Under 2020 skedde det totalt 42 olyckor i Västerbotten som registrerats hos antingen polis eller sjukvården vilket var en tydlig minskning jämfört med till exempel år 2013 då det var 115 registrerade olyckor och 2017 med totalt 63 olyckor. En snöskoterutbildare uttalar sig i artikeln om att det är nyttigt för ungdomar att gå en utbildning innan man ger sig ut.

– Utbildningen är viktig för att ungdomar ska förstå hur man ska bete sig på en skoter. Skillnaden jämfört med ett körkort eller mopedkörkort är det inte lika mycket trafik utan mer om vilka risker som finns till exempel alkohol och droger, säger Peter Lövgren på trafikskolan Öst på stan.

Det konstateras även att andelen alkoholrelaterade snöskoterolyckor har minskat över tid.

Liknande erfarenheter gör STR från riskutbildning 1A och 1B där kundnöjdheten är hög (NKI-värdet för risk1A är 86 och risk1B 84, baserat på totalt 110 000 svar). Alkoholrelaterade olyckor bland ungdomar har minskat över tid vilket säkert är en konsekvens av många faktorer, där riskutbildning är en. Det går att påverka attityder och beteenden.

STR föreslår att kravnivån för utbildare bör vara motsvarande krav som ställs för riskutbildning 1A, 1B eller snöskoter. Denna kompetens bör kunna vara direktkvalificerande vid ansökan. STR anser att det i annat fall bör krävas minst 1 års yrkeserfarenhet och 1 års pedagogisk grundutbildning.

Målet är att förstå riskerna med vattenskoterkörning och för att uppnå detta är professionell pedagogik en helt central förutsättning i sammanhanget.

1.3 Förslag till förordning om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter, 13§, Utbildning

Det framgår inte i förslaget till förordning någon information om kursmaterial för den teoretiska delen av utbildningen, bl.a. vilken kvalitets- och kravnivå som ställs på materialet och i vilken form det kan vara i, t.ex. skriftligt och/eller digitalt. STR tolkar det som att detta delegeras till utbildaren att hantera och att det senare följs upp i samband med tillsyn. Om denna tolkning stämmer, anser STR att det i förordningen, eller i kommande föreskrifter, bör anges att *”...utbildningsanordnare skall tillhandahålla ett ändamålsenligt utbildningsmaterial i digital eller annan form, vilket skall anges i ansökan för att bedriva utbildningen.”*

3.2 Krav på förarbevis och utbildning

STR anser att det är positivt det föreslås att utbildningen innehåller både praktiskt och teoretiskt moment. Kombinationen teori och praktik är alltid att föredra. Det framgår dock inte så tydligt omfattningen av den praktiska utbildningen. STR delar dock förslagsställarens uppfattning att den praktiska utbildningen ska ha *”...fokus på risk- och situationsmedvetenhet vid framförandet av vattenskotern.”* STR anser att det centrala i sammanhanget inte är att lära sig manövrera fordonet, utan att förstå riskerna i olika situationer. Vidare, STR anser att föreskrifterna bör vara utformade så att olika aktörer kan genomföra den praktiska respektive den teoretiska delen. Motivet till detta är främst att det

kommer att krävas olika specialkompetens vilket kanske inte alla tänkta utbildningsaktörer har.

Vidare anser STR att den teoretiska utbildningen bör föregå den praktiska och dessutom föreslår STR att det bör möjliggöras att olika aktörer kan erbjuda den praktiska respektive den teoretiska utbildningen.

Färdighets- och kunskapsprov

STR konstaterar att förslaget inte innehåller någon form av kunskapskontroll i form av ett prov, utan att detta delegeras till utbildaren. STR anser att visserligen är det klokt att det är utbildningen som är i fokus och som är det viktiga i sammanhanget, men i det här fallet vore det motiverat med ett prov, eventuellt ett E-prov, utfärdat av en myndighet vilket skulle ge utbildningen och beviset mer tyngd och allvar.

Simkunnighet

STR ser inte någonstans i förslaget att det ställs formellt krav på simkunnighet för att erhålla förarbevis för vattenskoter, och ej heller att frågan övervägts. Möjligen motiveras detta av den obligatoriska simkunskapen inom skolidrotten och kunskapskontrollen som där görs avseende detta. STR har inte specifik kompetens på detta område, men konstaterar att i Svensk Simidrotts mätning 2018, ansåg sig 87 % av det svenska folket vara simkunniga. Simkunnigheten hade vid den mätningen gått ner något sedan mätningen 2016. Värt att notera är dock att 41% av de som är simkunniga, inte trodde att de kan simma mer än 200 meter i öppet vatten. I en olyckssituation med vattenskoter kan det rimligen ställas större krav på simkunnighet än 200 meter då räckvidden för dessa fordon är relativt stor och att den kan färdas ute på öppet vatten vid rätt väderförhållanden.

STR anser att utredningen bör överväga det danska kravet för ett förarbevis är bl.a. har en simkunnighet på minst 300 meter.

STR deltar gärna som remissinstans i denna fråga även framgent.

Landskrona den 4 februari 2021

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson
Vice förbundsordförande