



**Svenska Båtunionen**

af Pontins väg 6  
115 21 Stockholm  
Tel: 08-545 859 60  
Fax: 08-545 859 69  
E-post: info@batunionen.se  
batunionen.se  
Bankgiro: 810-4515  
Org.nr: 802002-3431

Infrastrukturdepartementet  
Rättssekretariatet  
Transportmarknadsenheten

Stockholm 2021-02-01

Dnr I2020/02471

## **Remissvar avseende promemoria rörande förslag på förarbevis för vattenskoter I2020/02471**

Svenska Båtunionen (SBU), Svenska Kryssarklubben (SXX) och Svenska Seglarförbundet (SSF) har tagit emot *Promemoria rörande förslag på förarbevis för vattenskoter I2020/02471* och tillsammans gått igenom densamma. SBU, SXX och SSF är Sveriges största båtlivsorganisationer och representerar tillsammans över 300 000 medlemmar. Tillsammans med Transportstyrelsen bildar vi sedan 1985 Nämnden för båtlivsutbildning, den idag sammanhållande organisationen för utbildning och behörigheter för fritidsbåtar.

Frågan om förarbevis för vattenskoter har utretts och remitterats i närtid, 2014 till 2016. Den nu föreliggande promemorian skiljer trots det stort i innehåll och förslag från den väl genomförda utredningen 2014, utan att närmare ange varför. I huvudsak ser SBU inga skäl att frångå de förslag som utredningen 2014-2016 lämnade och som stöddes av i princip samtliga remissinstanser, såväl inom båtlivet som bland myndigheter, inklusive Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Sjöpolisen. Vi uppmanar därför regeringen att i första hand ta den från 2016 remitterade utredningen i största beaktande vid införande av nya regler för vattenskoter och/eller snabba båtar. Låter det sig icke göras krävs en utförlig motivering samt nedanstående förändringar av de nu remitterade förslagen.

## Yrkanden

- Nämnden för båtlivsutbildnings (NFB) sammanhållande roll för intyg och behörigheter inom fritidssjöfarten bör stärkas och formaliseras.
- Förarintyg för fritidsbåt som bygger på kunskapsprov genom NFB bör införas för samtliga fritidsbåtar som kan framföras i över 35 knop.
- Särskild praktik bör inte krävas. Det är inte försvarbart utifrån de kostnader och praktiska problem som det medför.
- Saknas möjlighet till ovanstående uppmanar SBU regeringen att justera 8 § i 1.3 *Förslag till förordning om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter* (s. 9) till:

### ***Krav för att få förarbevis***

*8 § För att få förarbevis för vattenskoter ska sökande ha fyllt 15 år och ha genomgått av transportstyrelsen godkänd utbildning eller inneha ett förarintyg med godkänd vattenskoterpraktik utfärdat av Nämnden för Båtlivsutbildning.*

- Övergångsreglerna som promemorian föreslår bör förlängas till 31 december 2022.

## Ställningstaganden

### **Föreslagen lagstiftning gör förarbevis för vattenskoter dyrt och otillgängligt**

SXK är mycket oroad över att det utbildningsbaserade förarbevis som nu föreslås kommer att bli onödigt dyrt samtidigt som det blir svårt att hitta utbildningsanordnare i många delar av landet för våra befintliga och presumtiva medlemmar. SBU arbetar för att tröskeln till ett säkert båtliv inte ska vara för hög och därmed stänga stora grupper av befolkningen ute från båtlivet. Oavsett var du bor i landet eller från vilken samhällsklass du kommer ska du ha möjlighet att uppleva båtlivet och utöka din kompetens inom det. Det är uppenbart att endast kommersiella aktörer som väljer att verka i de tätbefolkade delarna av landet kommer att ha de ekonomiska möjligheterna att anordna de i promemorian föreslagna utbildningarna.

Förslaget i promemorian är utformat så att studieförbund och ideella föreningar i praktiken utesluts från möjligheten att ordna utbildningar som kan ligga till grund för förarbevis för vattenskoter. Detta framstår som uppenbart kontraproduktivt för sjösäkerheten, särskilt som innehållet i det redan befintliga *Förarintyg för fritidsbåt*, i vilket kurser idag kan tillhandhållas genom en lång rad ideella föreningar och studieförbund, är mer omfattande än innehållet i utbildningen till förarbevis för vattenskoter, enligt vad vi erfar efter kontakt med Transportstyrelsen. Samtidigt föreslås kostnadsnivåer i promemorian som ligger tre till fem gånger högre än dagens kostnader för att genom till exempel en ideell förening skaffa sig kompetens och behörigheten *Förarintyg för fritidsbåt*.

### **Nämnden för båtutbildning är den naturliga huvudmannen för fritidsbåtsintyg i Sverige**

Vi noterar med stor oro att Nämnden för båtutbildning (NFB) inte är omnämnt att ha någon roll i det föreslagna systemet med förarbevis för vattenskoter, bortsett från kopplingen till övergångsreglerna. Vi vill påminna om att NFB sedan den inrättades 1985 har den sammanhållande rollen för samtliga intyg kopplade till fritidsbåtsutbildningar.

NFB hanterar idag 14 olika intyg varav tre behörighetsintyg. Exempel är *Förarintyg för fritidsbåt*, *Kustskepparintyg* och *Intyg för handhavande av snabba båtar*. Årligen utfärdar NFB cirka 16 000 intyg och behörigheter. Det är naturligtvis en styrka att samla samtliga fritidsbåtsutbildningar och behörigheter inom NFBs system utifrån aspekter som kompetens, administration, kommunikation och tydlighet. För medborgarna finns det idag en tydlig utbildningsväg med intyg och behörigheter som bygger på varandra genom NFB. Att som promemorian föreslår splittra denna tydlighet menar vi bidrar till minskad förståelse och acceptans hos medborgarna för behovet av den enskildes kompetensutveckling inom fritidsbåtssektorn.

NFB utgörs av Transportstyrelsen och de tre största båtorganisationerna SBU, SXK och SSF i samverkan. Sedan NFB inrättades har kompetensnivån inom fritidsbåtslivet kraftigt förbättrats samtidigt som tillbud och allvarliga olyckor till sjöss minskat avsevärt, trots en ökande befolkning och växande fritidsbåtsflotta. Folkrörelsernas, de ideella båtklubbarnas och studieförbundens utbildningsverksamhet där kursdeltagare examineras genom NFBs försorg är en förutsättning för denna utveckling. NFB spelar således en mycket viktig roll i det övergripande arbetet kring sjösäkerheten inom fritidsbåtssektorn och bör vara den naturliga huvudmannen även för ett förarbevis för vattenskoter eller andra snabbgående

fritidsbåtar. SBU poängterar därför vikten av att denna sammanhållande roll för NFB kvarstår, lyfts fram och blir formell.

Väljer regeringen att istället driva utvecklingen i den riktning promemorian anger, att behörigheter inom fritidsbåtssektorn inte ska kunna examineras genom NFB ser vi en överhängande fara att det väl fungerande, säkra och mycket kostnadseffektiva system som NFB under lång tid har byggt upp riskerar att försvinna när underlaget som intygen utgör rycks undan. Det kommer otvivelaktigt att leda till sämre och färre utbildningsmöjligheter inom fritidsbåtssektorn och därmed till en försämrad sjösäkerhet.

### **Förarintyg för alla snabba fritidsbåtar, byggt på kunskapsprov**

SBU vill se ett obligatoriskt förarintyg byggt på kunskapsprov för alla snabba fritidsbåtar. Olycksriskerna ökar med farten, detta oavsett om det rör sig om en vattenskoter eller en båt. Den alltför snäva definitionen av vattenskoter som föreslås i promemorian kommer sannolikt leda till att det föreslagna regelverket inom kort behöver ses över igen. Att enbart införa ett utbildningsbaserat obligatoriskt förarbevis för vattenskoter som nu föreslås är ett positivt steg, men kommer inte nämnvärt förbättra sjösäkerheten. Andra mer sjösäkerhetshöjande åtgärder, såsom krav på flytväst samt en reglering av max antal personer på en vattenskoter – att antalet inte får vara högre än vad som är angivet i aktuell CE-märkning – har sannolikt samma eller större positiv inverkan på sjösäkerheten.

### **Krav på praktik är inte försvarbart**

Vidare ifrågasätter SBU om det kan anses försvarbart att kräva praktiska moment i utbildningen. Utbildningen som ligger till grund för *Förarintyg för fritidsbåt* handlar idag om att lära sig ett gott sjömanskap, hänsynstagande och att säkert tillämpa de gemensamma regler som gäller på sjön. Promemorians förslag kommer möjligen att fungera för ett kommersiellt utbildningsföretag i en storstad, men kommer inte alls fungera för den folkbildningsverksamhet som idag sker i många ideella föreningar eller genom studieförbund ute i landet.

Det stora problemet med vattenskotrar idag är att vissa vattenskotarförare visar dålig hänsyn och bristande sjömanskap i förhållande till andra människor på och nära sjön liksom natur- och djurliv. Transportstyrelsens utredning 2020 har inte påvisat att handhavande av vattenskotrar utgör ett omfattande problem med båttypen. Det enklaste sättet att komma till rätta med de kunskapsbrister som uppenbart finns hos vissa förare av vattenskotrar är

således att införa krav på att förare av vattenskoter ska inneha det *Förarintyg för fritidsbåt* som redan finns inom NFB. Ståndpunkten stöddes också av i princip samtliga remissinstanser, inklusive Sjöpolisen och Kustbevakningen, som besvarade remissen på *Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter* 2016. I utredningen (N2014/3447/TE) som låg till grund för den promemorian stödde inte heller Transportstyrelsen en praktisk del. Då konstaterade man istället att befintligt system med förarintyg för fritidsbåt eller vattenskoter genom NFB är kostnadseffektivt och fullt tillräckligt. Några nya fakta har inte framkommit varför det framstår som svårbegripligt hur behovet nu anses ha uppstått.

Anser regeringen, i motsats till det samlade båtlivet och de många myndigheter som ingick i utredningen N2014/3447/TE eller som besvarade remissen 2016, att ett teoretiskt kunskapsprov inte räcker, så är det tillägg som vi föreslår 8 § i *1.3 Förslag till förordning om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter* enligt yrkande ovan, en framkomlig väg för att trots allt försöka hålla nere kostnaderna och upprätthålla tillgängligheten för medborgarna. Precis som idag kan han eller hon då välja att genomgå utbildningen lokalt hos exempelvis en båtklubb eller ett studieförbund samt komplettera vattenskoterpraktiken hos en godkänd förhållningsföreläsare. Därefter kan vederbörande själv hämta sitt förarintyg genom att med Bank-ID logga in på *Mina sidor* hos NFB och samtidigt där välja "Sänd in till Transportstyrelsen", som tar ut en avgift och utfärdar ett förarbevis. Detta skulle göra att kostnaden hålls på en rimlig nivå och ger medborgare möjlighet var man än bor i landet att skaffa sig det föreslagna förarbeviset för vattenskoter. Samtidigt kvarstår möjligheten att genomgå utbildningen hos en kommersiell aktör, enligt regeringens förslag i promemorian.

### **Förlängd övergångsperiod är nödvändig**

Enligt promemorian föreslås kravet på förarbevis träda i kraft den 15 juli 2021. SBU anser att det är positivt att införande sker snabbt. I promemorian finns också förslag om övergångsregler som ska gälla till 15 juli 2022. SBU menar att övergångsregler kommer vara nödvändiga för att möjliggöra ett införande enligt tidplanen. SBU anser dock att övergångsreglerna bör förlängas till 31 december 2022 i syfte att på ett strukturerat sätt underlätta uppbyggnaden av nya utbildnings- och provrutiner.

### **Fortsatt arbete för ett säkrare och tryggare båtliv**

SBU står självklart till förfogande för en fortsatt konstruktiv dialog med regeringen och berörda myndigheter i frågan och ser fram emot ett fortsatt samarbete för ökad kompetens och säkerhet inom fritidsbåtlivet.

För Svenska Båtunionen

Christer Eriksson  
Ordförande

Hans Öhlund  
Vice ordförande och ansvarig för sjösäkerhetsfrågor

Svenska Båtunionen är en av Europas största båtorganisationer med 170 000 medlemmar uppdelade i 26 olika båtförbund och över 900 båtklubbar i hela landet. Svenska Båtunionen arbetar sedan 1928 för ett sjösäkert och hållbart båtliv tillgängligt för alla. Läs mer på [batunionen.se](http://batunionen.se). Båtliv är Europas största båttidning och medlemstidningen för Svenska Båtunionen. Båtliv utkommer sex gånger per år och på [battliv.se](http://battliv.se) uppdaterar du dig dagligen med nya spännande nyheter. På [Batmiljö.se](http://batmiljo.se) får du de senaste tipsen för ett hållbart båtliv.