

Promemoria

Utredning om obligatoriskt förarbevis
för vattenskoter

Förord

I augusti 2014 bereddes en promemoria inom Regeringskansliet (N2014/3447/TE) om uppdrag att utreda införande av förarintyg för vattenskoter. Till utredare utsågs departementssekreteraren Stefan Zetterlind som fick i uppdrag att undersöka möjligheterna och lämpligheten i att införa krav på en obligatorisk utbildning och ett förarbevis för att få framföra vattenskoter. Uppdraget omfattade även att hålla samråd med branschaktörer, kontrollerande och reglerande myndigheter som Transportstyrelsen, Havs- och Vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelser, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen m.fl.

Med denna promemoria är uppdraget slutfört.

Stockholm den 15 oktober 2014

Stefan Zetterlind

Uppdaterad i januari 2016

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	7
2	Författningsförslag.....	9
2.1	Förslag till Lag om förarbevis för vattenskoter	9
2.2	Förslag till förordning om förarbevis för vattenskoter	12
3	Bakgrund.....	15
3.1	Allmänt	15
3.2	Definition och farkosttyper	16
3.3	Utredningar	17
3.4	Olyckor och försäkringsfall	18
3.5	Påverkan på miljön.....	19
3.6	Sammantagen bedömning.....	20
3.7	Aktuellt uppdrag och avgränsningar.....	21
4	Utbildning, examen och förarbevis	23
4.1	Befintliga utbildningar och kunskapsprov för förarintyg för fritidsbåt	23
4.1.1	Nämnden för Båtlivsutbildning (NFB).....	23
4.1.2	Utbildningsanordnare	24
4.1.3	Förarintyg för fritidsbåt.....	24
4.1.4	Examination	24
4.1.5	Revision av utbildningar.....	25
4.2	Behov av utbildning för vattenskoterförare	25

4.2.1	Åldersgräns.....	27
4.3	Utbildning och examinering.....	28
4.3.1	Vem ska utbilda vattenskoterförare?.....	28
4.3.2	Utbildning för vem?	29
4.3.3	Utbildningens innehåll	29
4.3.4	Obligatoriskt kunskapsprov och examinators.....	31
4.3.5	Förarbevis för vattenskoter	32
4.4	Administration av förarbevis för vattenskoter	33
5	Efterlevnad och tillsyn m.m.	35
5.1	Efterlevnad.....	35
5.2	Hur ska ett förarbevis utformas och användas?	36
5.3	Polis och Kustbevaknings befogenheter	37
5.4	Påföljder	37
5.5	Ett förarbevis bör inte kunna återkallas	37
5.6	Undantag från krav på förarbevis	38
5.6.1	Tjänsteutövning	38
5.6.2	Uthyrning med vattenskotersafariverksamhet.....	39
5.6.3	Tävlingsverksamhet.....	39
6	Samråd.....	41
6.1	Samrådsmöten.....	41
6.2	Skriftligt samråd	48
7	Ikraftträdande	55
8	Konsekvenser	57
8.1	Vad ska uppnås med den föreslagna regleringen?	57
8.2	Alternativa lösningar	57
8.3	Vilka berörs av regleringen?.....	59
8.4	Kostnader för Transportstyrelsen och andra myndigheter	61

8.5	Förslaget ur ett EU perspektiv.....	63
8.6	Behov av särskilda informationsinsatser.....	64
8.7	Administrativa kostnader	64
8.8	Övriga kostnader	65
8.9	Hur förslaget i övrigt påverkar företag och andra	66
8.10	Kostnader och förslag till finansiering.....	66
9	Författningskommentarer	67
Bilaga 1	Uppdrag att utreda införande av förarintyg för vattenskoter.....	71
Bilaga 2	Förslag nya kunskapsfordringar gällande Förarintyg för fritidsbåt	73
Bilaga 3	Förslag till kunskapsfordringar för erhållande av förarbevis för vattenskoter.....	77

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

Denna promemoria behandlar uppdrag att utreda möjligheten och förutsättningar för införande av någon form av obligatorisk utbildning och införande av förarintyg för vattenskoter.¹

Syftet med en sådan utbildning och ett förarbevis för vattenskoter är att höja kunskapsnivån hos användare av vattenskotrar vad gäller sjöregler och beteende till sjöss samt miljöpåverkan.

I promemorian ges förslag till lag om krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Utformningen av ett sådant förarbevis bygger på att den som klarat ett obligatoriskt kunskapsprov med godkänt resultat ska vara berättigad att ansöka om ett förarbevis. Även den som sedan tidigare innehar ett sådant förarintyg för fritidsbåt som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) eller avlagt befälsexamen minst klass VII ska kunna ansöka om ett förarbevis för vattenskoter.

Utredningsuppdraget har inte omfattat att undersöka utbildningsmoment eller obligatoriska förarbevis för andra fartygstyper inom fritidsbåtssegmentet eller att ta ställning till eller utreda ändring av förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter.

I promemorian ges även förslag på en förordning om förarbevis för vattenskoter. Denna förordning kompletterar lagen och ger bland annat närmare instruktioner till Transportstyrelsen som föreslås vara den myndighet som får huvudansvaret för administration och tillsyn över utfärdande av förarbevis för vattenskoter.

¹ Se bilaga 1.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till Lag om förarbevis för vattenskoter

Härigenom föreskrivs följande

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om obligatoriskt förarbevis för att få föra vattenskoter.

2 § Med vattenskoter avses i denna lag sådan farkost som avses i 3 § 2 lagen (2016:XXX) om fritidsbåtar och vattenskotrar.

Förarbevis för vattenskoter

3 § Vattenskoter får endast föras av den som har ett gällande förarbevis för vattenskoter.

4 § Transportstyrelsen får utfärda förarbevis för vattenskoter för den som har fyllt 15 år samt godkänts vid ett kunskapsprov.

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till fysisk eller juridisk person att

1. anordna sådant kunskapsprov som avses i denna lag,
2. bestämma kompetenskrav på anordnare av kunskapsprov,
3. bestämma om kunskapsprovs utformning och innehåll
4. administrera kunskapsprov, och
5. bestämma och ta ut avgift för kunskapsprov.

6 § Den som har anordnat utbildning för någon som ska avlägga kunskapsprov enligt denna lag får inte också anordna kunskapsprov för densamme som genomgått utbildningen.

Förarbevisets giltighet

7 § Ett förarbevis för vattenskoter gäller från den dag det utfärdas.

8 § Ett förarbevis för vattenskoter ska förnyas efter 10 år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats.

9 § Ett förarbevis för vattenskoter gäller inte om det inte har förnyats efter föreläggande.

Kontroll

10 § Den som framför en vattenskoter ska ha med sig förarbeviset under färd.

11 § På begäran av polisman eller tjänstman vid Kustbevakningen ska förarbeviset överlämnas för kontroll.

I syfte att genomföra en sådan kontroll får polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen stoppa en vattenskoter.

Om det vid kontroll framkommer att föraren saknar giltigt förarbevis för vattenskoter får polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen transportera vattenskotern till land.

Ansvarsbestämmelser

12 § Den som uppsåtligen framför en vattenskoter som avses i 2 § utan att vara behörig enligt denna lag döms till böter.

13 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet framför en vattenskoter utan att medföra ett förarbevis enligt 10 § döms till penningböter.

Straff ska dock inte dömas ut

1. om anmälan gjorts om att förarbeviset förstörts eller kommit bort, eller
2. om identiteten genast har kunnat fastställas

Överklagande m.m.

14 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade i anslutning till lagen gäller omedelbart om inget annat anges.

15 § Transportstyrelsens beslut enligt 4 § och beslut enligt 5 § 1. får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Bemyndiganden

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillstånd och villkor för att anordna kunskapsprov enligt denna lag,

2. kompetenskrav för examinatorer,

3. utfärdande av förarbevis för vattenskoter enligt denna lag,

4. avgifter för anordnande av kunskapsprov,

5. registrering och administration,

6. tillsyn, och

7. avgifter och för myndigheters kostnader för utfärdande av förarbevis för vattenskoter och tillsyn enligt denna lag.

17 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om andra förutsättningar än som anges i 4 § för att utfärda förarbevis och andra undantag från denna lag.

1 Denna lag träder i kraft den XX

2.2 Förslag till förordning om förarbevis för vattenskoter

Härigenom föreskrivs följande

Inledande bestämmelse

1 § I denna förordning meddelas föreskrifter i det avseenden som anges i lagen (20XX:XXX) om förarbevis för vattenskoter.

Förarbevis för vattenskoter

2 § Förarbevis för vattenskoter får utfärdas endast för den som godkänts vid ett kunskapsprov som anordnats av en examinator som godkänts av Transportstyrelsen, eller den Transportstyrelsen utser.

3 § Förarbevis får även utfärdas till den som

1. med godkänt resultat avlagt kunskapsprov avseende frivilligt förarintyg för fritidsbåt i Nämndens för båtlivsutbildning regi eller motsvarande, före dagen för ikraftträdande av lag (20XX:X) om förarbevis för vattenskoter,

2. innehar ett sådant kustskepparintyg som avses i kungörelse (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar, eller

3. innehar annan sjöbefälsutbildning enligt 2 kap. 2 § förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, lägst klass VIII.

4 § Ett förarbevis för vattenskoter ska innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn och personnummer. Beviset ska vidare innehålla ett fotografi av innehavaren.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om vilka uppgifter ett förarbevis för vattenskoter ska innehålla samt om dess utseende i övrigt.

5 § Har ett förarbevis för vattenskoter förstörts eller kommit bort eller om en uppgift i det har ändrats får Transportstyrelsen efter ansökan av innehavaren utfärda ett nytt bevis.

Till en sådan ansökan ska om möjligt förarbeviset för vattenskoter bifogas. Om ett bevis som har kommit bort senare hittas ska det genast överlämnas till Transportstyrelsen.

Kunskapsprov

6 § Transportstyrelsen, eller den Transportstyrelsen utser, får överlämna till juridisk eller fysisk person att anordna kunskapsprov.

Ett sådant överlämnande få endast ske till den som bedöms

1. ha tillräcklig kompetens att anordna ändamålsenliga prov, och
2. inte komma att ta ut andra avgifter än sådana som är skäliga och täcker anordnarens självkostnader.

7 § Den som anordnar kunskapsprov ska rapportera till Transportstyrelsen, eller den Transportstyrelsen anger, när sökanden avlagt ett kunskapsprov med godkänt resultat.

Undantag

8 § Bestämmelsen i 3 § lagen (20XX:XX) om förarbevis för vattenskoter) gäller inte

1. Polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen i samband med tjänsteutövning,
2. den som deltar i tävlings- eller träningsverksamhet som uteslutande bedrivs inom ett sådant område som avses i 2 kap. 2 § (1986:300) sjötrafikförordningen, eller
3. den som deltar i en kommersiellt ordnad vattenskotersafari om aktiviteten genomförs utifrån en i förväg bestämd rutt under ledning och översyn av en instruktör som innehar sådant förarbevis som avses i 3 §.

Bemyndiganden

9 § Transportstyrelsen får meddela sådana föreskrifter som avses i 5 § lagen (20XX:XX) om förarbevis för vattenskoter

3 Bakgrund

3.1 Allmänt

De senaste åren har användningen av vattenskotrar ökat och genom detta har även människor i allmänhet i större utsträckning kommit i kontakt med dessa fartyg. Nya användningsområden för vattenskotrar har även tillkommit genom att de i dag bl.a. används av myndigheter i sin utövande verksamhet. Vattenskotrar används exempelvis av Kustbevakningen vid sjöövervakning och Sjöfartsverket vid sjömätning men också av Sjöräddningssällskapet. Ett annat exempel är att skärgårdsbor som i vissa fall använder vattenskotrar då de önskar att transportera sig eller utföra kortare ärenden. Trots att det finns en potential att i större utsträckning kunna använda vattenskotrar för nyttoändamål är det alltjämt som sport- och fritidsaktivitet, eller så kallad nöjeskörning, som de används mest.

I takt med att vattenskoteranvändandet ökat har även vissa problem uppfattats. Exempelvis nämns ofta att vattenskotarförare har störande och/eller obetänksamma beteenden. Maskinerna orsakar buller då ljudet från motorerna inte sällan varierar genom att fartygen accelererar och används för nöjeskörning och i vissa fall även s.k. ”buskörning”. Tidigare har kritik framförts mot att motorerna inte varit miljövänliga. Här har dock utvecklingen gått framåt och i dag anses vattenskotrarna minst ligga i nivå med andra nytillverkade fritidsbåtar, se vidare kap 3.6.

En vattenskotar är byggd så att den lätt kan ta sig in på relativt grunda vatten. Skälet är i huvudsak att farkosten framdrivs av ett jetaggregat utan en propeller som sticker ned. Rekommendationen från tillverkarna är dock att vattenskotern framförs där minsta djup är 90 cm. Skälet till detta är att det annars finns en risk att slam m.m. dras in i vattenskoterns jetaggregat som då kan haverera.

3.2 Definition och farkosttyper

En vattenskoter definieras enligt 1 § förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter (härefter vattenskoterförordningen) som

en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten snarare än befinner sig i den.

Definitionen särskiljer vattenskotrarna från andra traditionella motorbåtar och skapar utrymme att särreglera vattenskoter som fartyg och hur den får användas. Inom definitionen ryms ett antal olika modeller av vattenskoter där utbudet kan variera både vad gäller maskinkraft och storlek.

Av 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) framgår att med fartyg avses såväl skepp som båtar och där skepp är fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Annat fartyg kallas båt. Vidare föreskrivs i 1 kap 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) att med fartyg avses i denna förordning varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet. Slutsatsen av detta är att vattenskotrar utöver vattenskoterförordningen även omfattas av de allmänna regler som finns uppställda i sjölagen, sjötrafikförordningen och andra författningar som berör fritidsbåtar.

Ett gränsdragningsproblem som finns i dag är skiljelinjen mellan vissa så kallade RIB-båtar (Rigid Inflatable Boat) och vattenskotrar. En RIB-båt kan drivas av en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och kan utformas för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä i farkosten. Det som i huvudsak skiljer fartygens utformning åt är att vattenskoterns utformning påminner om en traditionell snöskoter som används på vatten mot att RIB-båtarnas utformning påminner om en uppblåsbar gummibåt där motor och styrsystem befinner sig i båten. Avgörande för att dessa RIB-båtar troligtvis inte omfattas av vattenskoterförordningen är just att personen befinner sig i farkosten, jmf definitionen ovan.

3.3 Utredningar

Under senare år har i huvudsak två utredningar utförts där det diskuterats om att införa obligatoriska förarbevis för framförande av fritidsfartyg på sjön. Dels föreslogs i Näringsdepartementets promemoria DS 2008:32, Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritids skepp (härefter DS 2008:32), obligatorisk utbildning och införande av förarbevis för fritidsfartyg uppfyllande vissa storleks- och hastighetskriterier. Dels föreslog Havs- och Vattenmyndigheten i en rapport, den 29 november 2013, krav på höghastighetsbevis för framförande av fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om minst 35 knop, krav på behörighetsbevis för förande av fritidsfartyg som kan uppnå en hastighet om minst 15 knop. Båda dessa utredningar föreslog således att någon form av behörighetsbevis skulle införas för fler typer av fritidsfartyg än endast vattenskoter.

Den reglering som finns i dag som direkt berör användandet av vattenskoter är vattenskoterförordningen. I dess 2 och 3 §§ anges att vattenskotrar i huvudsak endast får användas i allmänna farleder och inom vissa av länsstyrelserna angivna områden. Vidare anges i 3 b § vattenskoterförordningen att den som framför en vattensko- ter ska anpassa färdväg, hastighet och färdsätt så att människor och djur inte störs i onödan. Genom ett par avgöranden, och genom ett uttalande från EU-domstolen har det visat sig att förordningen inte har kunnat tillämpas av domstolarna men att förordningen i sig inte strider mot EU-rätten². Kustbevakningen har i en intern promemoria kommit fram till att rättsläget beträffande vattenskoter- förordningen för närvarande måste anses så oklart att förseelser mot förordningen, i vart fall, tills vidare inte ska rapporteras³.

² Se Luleå tingsrätt i målen B 1895-04 och B 1874-04 samt och Svea HovR i mål B-1153-05 samt EU-domstolens dom i mål C-142/05 (Mickelsson & Roos) och C-433/05. Mer om problem med tillämpningen av vattenskoterförordningen, se Havs- och Vattenmyndighetens rapport s. 75 f.

³ Kustbevakningen Dnr 502-252/10:1, 2010-02-19.

3.4 Olyckor och försäkringsfall

Transportstyrelsen har undersökt antalet dödsolyckor och skadade i vattenskoterolyckor som inträffat under åren 2011-2013. De uppgifter som redovisats om antalet omkomna bedöms som tillförlitligt, men när det gäller olyckor med enbart skador på människor och materiella skador uppges mörkertalet vara stort. Följande statistik redovisas:

Tabell 3.1 Omkomna och olyckor 2011-2014

År	Antal omkomna	Antal skadade
2011	2	2
2012	0	5
2013	1	5
2014*	0	1
Summa	3	13

* Kända olyckor t.o.m. den 1 oktober 2014

De informationskällor Transportstyrelsen framför allt använt sig av är bl.a. uppgifter från Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Sjöpolisen, Kommunala Räddningstjänsten, SOS-Alarm, Sjöfartsverkets sjöräddningsloggar, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, båtförsäkringsbolagen och båtorganisationerna. Dödsolyckorna med vattenskotrar har samtliga varit singelolyckor och vid varje enskild olycka har endast en person omkommit. Den yngst omkomna personen var sjutton år och var medpassagerare till en jämnårig förare. De två övriga var drygt fyrtio år gamla. Alla tre omkomna var män. En av dödsolyckorna kom sig av att skotern välvt och de ombordvarande valde att försöka simma till land. Den som omkom vid detta tillfälle hade varken flytväst eller torrdräkt. Det hade inte heller en man i 40-årsåldern som skadades vid ett fall och drunknade. I det tredje fallet var det fråga om en kollision med en ö där skoterföraren inte drunknade utan omkom av skador som uppkom vid kollisionen.

De personskador som redovisats har alla krävt sjukhusvård. Det har ofta rört sig om frakturer, stukningar och i ett fall allvarliga skallskador. En man körde en vattenskotter i en fart som uppgavs

till 130 km/tim (c:a 70 knop). Han föll av och fick multipla frakturer då han slog i vattnet. Den svårast skadade under perioden var en kvinna som blev påkörd av en vattenskoter då hon simmade utmed en strand.

Från försäkringsbranschen redovisas att 5-6 försäkringsbolag tecknar försäkring för vattenskotrar och ungefär lika många bolag har ett teckningsförbud. De försäkringsbolag som tecknar försäkringar för vattenskotter uppger att sammanlagt 3 000-3 200 vattenskottrar omfattas av någon typ av försäkring, vilket motsvarar omkring 30 % av det antal vattenskottrar som antas finnas i landet, jmf kap 8.1.3. Ett av de större bolagen rapporterar att de tre senaste åren har mellan 2-6 % av de försäkrade vattenskotterägarna anmält en skada. Detta kan ställas i relation till att motsvarande siffra för skador som anmäls på cirka 320 000 försäkrade fritidsbåtar är 19 000, d.v.s. cirka 6 %.

3.5 Påverkan på miljön

Frågan om hur användandet av vattenskottrar påverkar såväl den marina miljö som människor som bor och vistas efter våra kuster och vid våra sjöar har belysts utförligt i Havs- och Vattenmyndighetens rapport. Det finns därför skäl att begränsa genomgången och endast peka på ett antal punkter.

Maskinerna

Vattenskotern har haft en god utveckling vad gäller utsläpp och buller sedan fartygstypen introducerats. Motorer på nyare maskiner är fyrtaktsmotorer och utsläpp från motorerna har minskat med 90 procent jämfört med motorer som vattenskottrar var utrustade med i slutet av 1990-talet. Bland annat har ny teknik, tystare motorer med avgasutsläpp under ytan och kraftigt ljudisolerade motorrum lett till att vattenskottrar som presenteras på marknaden i dag är miljövänligare än många motorbåtstyper.

Under ytan

Av Havs- och Vattenmyndighetens rapport från 2013 framgår att brukande av vattenskotrar och andra motorbåtar kan påverka det marina livet dels vad avser grundare vatten där risk för grumling i känsliga områden kan påverka växt- och djurliv. Även småvalar kan påverkas särskilt då de befinner sig i grundare vatten. En orsak är stora problem med att riktningsbestämma ljud under vatten, vilket kan leda till stress hos dessa djur. Just vattenskoteråkandet som i många fall sker oplanerat och med ojämn fart kan ytterligare bidra till dessa problem.

Ovan ytan

Ovan ytan är det främst svall och buller som ger störande effekter. Obetänksamma beteenden kan leda till spolierad häckning efter att fåglar har skrämmts i samband med användning av motordrivna fartyg. Även splittring av grupper med fågelungar kan resultera i skadliga effekter.

3.6 Sammantagen bedömning

De effekter som beskrivits ovan påverkar såväl den marina miljön som det rörliga friluftslivet. De problem som påvisats kan inte anses enbart uppstå vid vattenskoterkörning utan det är problem och effekter som även uppstår i samband med annan motorbåtstrafik såsom användning av mindre motorbåtar och RIB-båtar. Ett störande beteende som leder till oangenämt buller är mer kopplat till sättet att framföra sitt fartyg än enbart framförande av en vattenskotter. Den så kallade nöjeskörningen med vattenskotter kan leda till sådana följder som redovisats ovan. Detta gäller även andra motorbåtstyper. En reglering med sikte på enbart användandet av vattenskotter minskar troligtvis endast de störande inslagen från den fartygstypen.

3.7 Aktuellt uppdrag och avgränsningar

Av uppdragsbeskrivningen framgår att utredningen ska undersöka möjligheterna och lämpligheten i att införa krav på en obligatorisk utbildning och ett förarbevis för att få framföra vattenskoter. Utredningsuppdraget omfattar inte en översyn av den gällande vattenskoterförordningen eller dess definition av en vattenskoter. Inte heller möjligheten att införa ett allmänt förarbevis/båtkörkort för hela fritidsbåtsegmentet omfattas av uppdragsbeskrivningen. Den fortsatta framställningen tar därför sikte på hur en modell för införande av obligatoriskt krav på förarbevis för vattenskoter kan genomföras.

4 Utbildning, examen och förarbevis

4.1 Befintliga utbildningar och kunskapsprov för förarintyg för fritidsbåt

4.1.1 Nämnden för Båtlivsutbildning (NFB)

Utbildningsmöjligheterna på fritidsbåtsområdet är många. Sedan flera år har tillhandahållits utbildningar på olika nivåer för olika typer av fritidsfartyg. År 1985 bildades Nämnden för båtlivsutbildning (härefter NFB). NFB har sedan dess samordnat dessa utbildningar och ansvarat för dess innehåll. Nämnden är en ideell förening och består av representanter från Svenska Båtunionen (SBU), Svenska Kryssarklubben (SXX) och Svenska Seglarförbundet (SSF) samt Transportstyrelsen. Av NFB:s stadgar framgår bl.a. att nämnden har till uppgift att fastställa förutsättningar och kunskapskrav för erhållande av s.k. Förarintyg för fritidsbåt och Kustskepparintyg. Vidare auktoriserar NFB förhållsmyndigheter och ordnar fortbildning för dessa. En annan uppgift som nämnden har är att föra register över avlagda examen och att utfärda intyg. NFB bedriver inte själv någon utbildningsverksamhet. Transportstyrelsen har två representanter i nämnden. Vidare har Transportstyrelsen vetorätt i frågor som rör beslut om auktorisation av förhållsmyndigheter samt beslut om förutsättningar och kunskapskrav för erhållande av intyg.

4.1.2 Utbildningsanordnare

I dag står i huvudsak ett antal studieförbund och privata utbildare för det utbud som tillhandahålls beträffande utbildningar som riktar sig till användare av fritidsbåtar. Utöver detta tillkommer att de flesta båtklubbar erbjuder någon form av utbildningsverksamhet men även scouterna och ”fritt valt arbete” i skolorna kan i vissa fall erbjuda båtlivsutbildningar.

Det finns inte några krav som utbildningsanordnaren ska uppfylla för att ha rätt att bedriva verksamhet. Inte heller behövs något godkännande från NFB. Kvaliteten på utbildningen säkras i stället genom NFB:s kontroll och uppställande av kunskapskrav som sedan prövas genom ett kunskapsprov som anordnas av en godkänd examinator, se nedan.

Utbildare inom studieförbunden har oftast en projektanställning, d.v.s. de anställs för att hålla i en bestämd utbildning. Det finns även utbildare med egna företag där de fakturerar per timme. De större privata aktörerna har oftast en kombination av fast anställda och timanställda utbildare.

4.1.3 Förarintyg för fritidsbåt

Det vanligaste av de intyg som utfärdas av NFB är förarintyg för fritidsbåt. Intyget omfattar kunskaper för att föra fritidsbåt på insjöar, inomskärs och nära land. NFB upprättar och fastställer krav på intyg för fritidsbåtförare. För att erhålla ett förarbevis för fritidsbåt krävs att den sökande har visat sig ha teoretiska kunskaper om att föra fritidsbåt inomskärs och i skyddade vatten, i första hand i dagsljus och goda siktförhållanden samt hur man visar gott sjömanskap.

4.1.4 Examination

En examination i form av ett kunskapsprov är obligatoriskt för att erhålla ett förarintyg för fritidsbåt. Vid provet ska tillfredställande kunskaper visas om sjövägsregler, inomskärsnavigering, utmärkning, insjöar, sjöräddning, miljö, väder, sjukvård, sjömanskap m.m.

Examinationen sker huvudsakligen genom ett skriftligt förfarande. Vid behov kan även det skriftliga provet kompletteras med ett muntligt förhör, med utgångspunkt från resultatet i det skriftliga provet. Examinationen består inte av något praktiskt förarprov där man kontrollerar förmågan att kunna manövrera ett fartyg. Det skriftliga provet ska genomföras på högst 1,5 timmar. Vidare ska den som examineras senast det kalenderår då examinationen sker ha fyllt 12 år. Direkt i anslutningen ska förhørsförrättaren sedan meddela om den prövade har godkänts eller inte.

Examinator som vill hålla i kunskapsprov måste först auktoriseras och godkännas av NFB. Inte sällan är examinatorerna verksamma hos någon av utbildningsanordnarna. Det finns dock jävsregler för att tillförsäkra objektiviteten hos den som är examinator. Den som hållit i en utbildning får inte också hålla i examinationen av den som utbildats.

4.1.5 Revision av utbildningar

För närvarande pågår en revision av de kunskapsfordringar som ställs för förarintyg för fritidsbåt (hösten 2014). Förslaget är att minska utbildningen från 30 timmar till 22 timmar. Vid examinationen ska säkerställas att sökanden har teoretiska kunskaper om att framföra fritidsbåt i skyddade vatten, dagsljus och goda siktförhållanden samt hur man visar ett gott sjömanskap. Ett exempel på hur de nya kunskapsfordringarna för förarintyg för fritidsbåt kan komma att se ut återfinns i [bilaga 2](#).

4.2 Behov av utbildning för vattenskoterförare

Förarbevis för framförande av olika fartygstyper på sjön är inte något nytt. Register över examens- och betygsprotokoll finns bevarat sedan i vart fall mitten av 1800-talet.

Uppfattningen är att det generellt finns ett stöd för att införa någon form av förarbevis för förande av fritidsbåtar och på så sätt att öka förståelsen och respekten för den maritima miljön och dess användare. De avgörande frågeställningarna har huvudsakligen inte varit att införa ett förarbevis eller ej utan i huvudsak omfattning och utformning av ett sådant bevis. Det finns i grunden en gränsdrag-

ningsproblematik som inte kan bortses ifrån mellan exempelvis vattenskotrar och RIB-båtar, där det som skiljer dessa fartygstyper åt i vissa fall är den uppblåsbara gummireling som RIB-båtar är utrustade med. Uppdraget som ligger till grund för denna promemoria omfattar inte att ta ställning till den definition av vattenskoter som återfinns i 1 § vattenskoterförordningen. Inte heller omfattar uppdraget att ta ställning till den problematik kring vattenskoterförordningen och dess tillämplighet som nämns i kap 3.3.

Trots nämnda gränsdragningsproblematik finns det förutsättningar att vidta åtgärder för att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter.

Vilka är då grunderna för att införa krav på ett sådant förarbevis? Den statistik som finns att tillgå från Transportstyrelsen visar att sedan 2011 har tre personer omkommit då en vattenskoter har varit inblandad. Under åren 2011 till 2014⁴ har det till Transportstyrelsen rapporterats att tretton personer har skadats. Det påtalas från Transportstyrelsen att mörkertalet anses vara stort avseende olyckor som inneburit personskador och materiella skador. Bedömningen är att det inte enbart mot den bakgrunden kan anses motiverat att införa krav på medborgarna.

Av Havs- och vattenmyndighetens rapport framgår att en vattenskoter från miljösynpunkt i dag inte skiljer sig från andra typer av motorbåtar. Tvärtom har de modeller som på senare år framtogs blivit mer anpassade till modern teknik och utrustade med bättre och tystare motorer. Slutsatsen i det avseendet kan därför dras att det inte heller enbart på grund av miljömässiga skäl koppelade till maskiner finns anledning att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter.

Många av de händelser som uppmärksammas och som anmäls till myndigheterna handlar om attityder och störande beteenden i kombination med bristfällig respekt för sjöregler. Det enskilt tyngst vägande skälet för att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter är snarare att öka förståelsen och förbättra kunskapsnivån hos förarna vad gäller sjöregler och beteenden till sjöss samt den påverkan som framförande av en vattenskoter har på dels djur och växtliv, dels även på andra fartyg och människor som bor och

⁴ T.o.m. 1 oktober 2014.

vistas runt våra sjöar och kuster. Här har den fart som en vattenskoter kan komma upp i och effekterna av användandet en stor betydelse.

Grund för att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter återfinns efter en sammantagen bedömning i olycksrisker, risk för miljön och störanden beteendemönster. Att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter skulle leda till att minska dessa problem kopplade till vattenskoteranvändning. För att i vidare utsträckning komma åt nämnda problem krävs bredare lösningar kopplade till andra kriterier såsom fart och utformning av fartyg än till en viss fartygstyp, se vidare kap 8.1.2.

4.2.1 Åldersgräns

Vattenskotern är en fartkost med, i förhållande till sin storlek, en kraftig maskinstyrka. På vägområdet för motsvarande fordon är det mer regel än undantag att åldersbegränsning finns för brukande. För det frivilliga förarintyg som finns för fritidsbåt finns en åldersgräns på 12 år. Sett ur ett brukandeperspektiv kan det uppfattas som en låg ålder vad beträffar en vattenskoter. Ett argument som talar för att inte införa en åldersgräns är det krav som föreslås på att klara ett kunskapsprov för att erhålla ett förarbevis för vattenskoter. Om en 12-åring klarar av ett sådant kunskapsprov har denne redan visat på en mogenhet och förståelse för de frågeställningar som är aktuella. Ett annat argument är att det till exempel bland barn och ungdomar som är bofasta, eller annars vistas regelbundet i skärgården, finns en sjövana som i många fall överstiger den genomsnittlige användaren av vattenskoter. Dessa fall får dock ses som undantagsfall. I fråga om vattenskotrar handlar det i stället om kopplingen till den kraftfulla motorstyrkan mer än förmåga att inhämta den kunskap som skulle krävas för att klara en obligatorisk examinering. Att införa en åldersgräns för vattenskoter fråntar inte barn och ungdomar med gott omdöme möjligheten att använda sig av en annan typ av fritidsbåt för transportändamål.

Bedömningen är att en lämplig ålder är 15 år. Det är en åldersgräns som i övrigt sammanfaller med åldern för straffmyndighet. Det motsvarar även den ålder då ungdomar tidigast kan erhålla ett förarbevis för viss typ av moped. Även om det i dag tas fram mo-

deller med mindre motorstyrkor är det inte ovanligt att en sådan vattenskoter kan åka i 40-45 knop.

I dag bedrivs organiserad tävlingsverksamhet för vattenskoter. Även ungdomar deltar i dessa tävlingar och vissa klubbar har aktiva juniorsektioner. Möjlighet till undantag för dessa bör införas, se kap. 5.5.3.

4.3 Utbildning och examinering

NFB har förklarat att de har kapaciteten att administrera utbildning och kunskapsprov avseende förarbevis för vattenskoter. Mot bakgrund av att det genom dem redan i dag finns en upparbetad organisation finns det skäl att använda den kompetens och erfarenhet som NFB byggt upp.

4.3.1 Vem ska utbilda vattenskoterförare?

Nautiska utbildare såsom studieförbund och privata utbildare eller andra som erbjuder utbildning som kan leda fram till ett förarbevis för fritidsbåt ses som naturliga aktörer att även hålla i utbildningar avsedda för förarbevis för vattenskoter. Till skillnad från vad som i dag gäller för utbildningar som leder fram till förarbevis för snöskoter, terränggående fordon m.m. föreslås inte i denna promemoria ett krav på att utbildare ska auktoriseras. Ett skäl till detta är den administration och kostnad som ett sådant krav skulle medföra gör att insatsen inte står i proportion till regleringen i övrigt. Om det i ett senare skede övervägs att införa obligatoriskt förarbevis för andra fritidsbåtstyper bör det i kvalitetssäkrande syfte övervägas ett sådant krav. I stället läggs den huvudsakliga bedömningen vid uppnådda kunskaper genom ett obligatoriskt kunskapsprov, se kap 4.3.3. Genom föreslagen lösning öppnar det även upp för andra utbildare än de redan etablerade aktörerna då det kan förväntas en större efterfrågan på utbildning och examinering.

Det finns av förklarliga skäl anledning att ge utbildningsanordnare tid att ta fram utbildningsmaterial och säkra upp lärarkompetensen.

4.3.2 Utbildning för vem?

Ett uttalat mål med att införa ett eventuellt obligatoriskt förarbevis för vattenskoter är att höja kunskapsnivån hos användarna vad gäller sjöregler och beteenden till sjöss samt miljöpåverkan. Ett utbildningsbehov finns därför hos de personer som inte tidigare har någon utbildning på området och där okunnighet finns om sjöregler, säkerhet och miljö. I huvudsak handlar det om personer som tidigare inte har någon form av nautisk utbildning samtidigt som det bör finnas utrymme för att de som redan i dag har en dokumenterad utbildning ska kunna använda denna som grund för att ansöka om ett förarbevis för vattenskoter.

Efter att ett regelverk trätt ikraft ska dock endast godkända kunskapsprov vad gäller förarintyg för fritidsbåt kunna ersätta ett kunskapsprov för vattenskoter om det avlagts före dagen för ikraftträdandet. Kunskapsprov därefter ska vara ett för ändamålet anpassat kunskapsprov för vattenskoter omfattande såväl allmänt utbildningsinnehåll som motsvarar det för förarintyg för fritidsbåt kompletterat med fartrelaterade riskmoment. Det innebär att utbildningar och kunskapsprov som är riktade för fritidsbåtar inte kan avläggas och sedan tillgodoräknas efter ikraftträdandedagen. Äldre examina bör dock alltjämt kunna tillgodoräknas.

Som nämnts kan de som samma år fyllt 12 år erhålla ett förarintyg för fritidsbåt. Ålderskravet enligt förslaget i denna promemoria på 15 år för att få föra vattenskoter kan dock inte bortses ifrån och gäller alltjämt även om den sökande i övrigt uppfyller ställda utbildningskrav.

4.3.3 Utbildningens innehåll

En utbildning bör i princip motsvara den utbildning som i dag sker frivilligt för förarintyg för fritidsbåt. Det är därför naturligt att titta på det utbildningsinnehåll och de krav som där ställs men med komplettering av utbildningen med inslag av säkerhetspreventiva inslag både vad gäller riskfyllda beteenden men även påverkan vid körning vid höga hastigheter. Befintliga utbildningar som leder fram till ett förarintyg för fritidsbåt är i huvudsak teoretiska. De flesta utbildarna erbjuder en möjlighet att komplettera utbildningen med så kallad båtpraktik, men något krav på praktiska mo-

ment finns inte. Vad gäller ett förarbevis för vattenskoter bör samma upplägg gälla med en i grunden teoretisk utbildning. Ingenting motsäger att utbildningsanordnare kompletterar sina utbildningar av vattenskoterförare med praktiska moment. Vad gäller kunskapsprov som leder fram till ett förarbevis för vattenskoter finns det dock inte skäl att lägga till en slags uppkörning eller krav på deltagande i ett praktiskt moment då de huvudsakliga problemen inte är relaterade till det faktiska förandet av vattenskotern utan till attityd och på vilket sätt vattenskotern framförs.

NFB arbetar för närvarande tillsammans med Transportstyrelsen på en revidering av de kunskapskrav som ställs för förarintyg för fritidsbåt, se 4.1.5. Till detta kunskapskrav har NFB även tagit fram förslag på kompletterande kunskapskrav för förarintyg för vattenskoter.

Omfattningen av utbildning för att nå kunskapskrav föreslås bli 22 timmar för en basutbildning. Den kompletterande utbildningen för att uppnå ställda krav för förarbevis för vattenskoter omfattar omkring ytterligare 6 timmar. Det ger sammanlagt en utbildningstid som omfattar 28 timmar. Detta ska jämföras med den omfattning på 30 timmar som gäller i dag för förarbevis för fritidsbåt.

Det kompletterande utbildningsmomentet omfattar två olika delar av riskutbildning. En del handlar om alkohol, droger, trötthet och riskfyllda beteenden. Den andra delen handlar om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden. Om det i framtiden övervägs att skapa ett system med obligatoriskt förarbevis för andra typer av fritidsfartyg, skulle en sådan komplettering som avser säkerhetsfrågor kunna gälla även för dessa utbildningar. På sätt skulle det ges möjlighet att hålla ned antal typer av förarbevis. Exempel på hur kunskapsfordringar för vattenskoter skulle kunna utformas återfinns i bilaga 3.

Som framgår i kap 4.1.1. har Transportstyrelsen i dag veto vad avser frågor som gäller utformning av utbildningsinnehåll. Det innebär i praktiken att Transportstyrelsen redan i dag utövar kontroll över hur utbildningar som administreras genom NFB utformas trots att organisationsformen är av ideell karaktär. I denna promemoria föreslås att Transportstyrelsen roll stärks ytterligare genom att styrelsen i författning får ett mandat att ha det övergripande ansvaret för innehåll i såväl utbildning som det obligatoriska kunskapsprovet som leder fram till ett förarprov för vattenskoter.

4.3.4 Obligatoriskt kunskapsprov och examinatorer

Utbildningsinnehåll bör avspegla kraven på innehållet i ett kunskapsprov. Huvudansvaret för innehållet i ett sådant kunskapsprov bör ligga på Transportstyrelsen men med möjlighet att kunna överlämna uppgift att hålla och administrera kunskapsprov till annan.

I dag finns uppskattningsvis omkring 240 examinatorer som är godkända av NFB att anordna kunskapsprov för förarintyg för fritidsbåt. Omkring 60 examinatorer har rätt att anordna kunskapsprov för Kustskepparexamen. Inte sällan är dessa personer även knutna till någon form av utbildningsverksamhet. Av jävsskäl får den som hållit i en utbildning inte också anordna ett kunskapsprov för samma personer som man utbildat. Även i fråga om att godkänna examinatorer har Transportstyrelsen möjlighet enligt NFB:s stadgar att lägga ett veto.

I denna promemoria föreslås kunskapsprovet vara den funktion som säkrar upp kvaliteten på utbildningen och inhämtad kunskap hos de som ansöker om att få erhålla ett förarbevis för vattenskotter. Det finns därför skäl att se till att de som anordnar ett sådant kunskapsprov är auktoriserade och uppfyller särskilt ställda krav. Här bör ansvaret delegeras till Transportstyrelsen med möjlighet för styrelsen att i sin tur att delegera uppgiften till NFB eller motsvarande funktion.

Den funktion som NFB fyller i dag är praktiskt och väl fungerande. NFB upprätthåller även en funktion med att hålla register över utbildningar och tidigare examina inom nautiska utbildningar för fritidsbåtar. En fortsatt administrering av förarbevis för vattenskotter bör som ett naturligt led omfattas av det arbetet. Om det i framtiden finns en politisk vilja att införa andra typer av obligatoriska förarbevis för fritidsbåtar finns det en klar vinst med att hålla en sådan administration samlad. Det bör därför inte heller vara möjligt att kunna delegera en sådan funktion till flera aktörer.

Genom Transportstyrelsens starka ställning i NFB finns det en insyn som säkrar kvaliteten på arbetet i nämnden. Transportstyrelsen måste även beredas möjlighet att utföra tillsyn och efterlevnadskontroll hos godkända examinatorer då det är där kvaliteten på kunskapen och ändamålet med regleringen ska säkras. Transportstyrelsen ska vidare ha huvudansvaret för att uppställa krav på

en examinator för att få tillstånd att anordna kunskapsprov. Delegeringsmöjlighet även i denna del bör därför införas.

Beslut om tillstånd att anordna kunskapsprov bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt förvaltningslagen.

4.3.5 Förarbevis för vattenskoter

Efter ett klarat kunskapsprov ska detta rapporteras av examinator så snart som möjligt. Vad avser kunskapsprov som i dag avläggs för förarintyg för fritidsbåt, rapporteras dessa till NFB för inskanning av prov och registrering samt utfärdande av intygsbok. För ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter kommer ytterligare åtgärder att behövas. NFB eller den som utför sådana uppgifter bör få tillträde till Transportstyrelsens system och utbildarwebb som är en integrerad modul i Transportstyrelsens system BUMS (Behörighet Utbildning och Mönstring för Sjömän). Utbildarwebben syftar till att utbildningsanordnare inom området yrkesmässig sjöfart ska kunna registrera deltagare och skriva ut utbildningsbevis och annan dokumentation. Registrering sker direkt till Transportstyrelsens sjömansregister. Ett godkänt resultat är omedelbart tillgängligt för Transportstyrelsen så snart det registrerats för utförande av behörigheter och certifikat.

Genom detta system finns möjlighet för utskrift av förarbevis i plastformat. Vidare finns det möjlighet att länka detta system till befintlig fotoutrustning som Transportstyrelsen har placerad på Trafikverkets provtagningsstationer. Genom relativt små justeringar finns det därför möjlighet att administrativt använda befintliga system till utfärdande av förarbevis för vattenskoter. Vissa initiala kostnader kommer att uppstå. Mer om dessa kostnader se kap. 8.

Andra behörigheter som föreslås kunna leda till ett förarbevis för vattenskoter är personer som tidigare avlagt kunskapsprov för minst förarintyg för fritidsbåt i NFB:s regi. Även sådant kustskepparintyg som avses i kungörelse nr 344 från den 17 juni 1970 och annan fartygsbefälsutbildning lägst klass VIII ska kunna anses motsvara de krav som ställs i ett obligatoriskt kunskapsprov för vattenskoter. Någon annan erfarenhet föreslås inte kunna användas som grund för att erhålla ett förarbevis för vattenskoter. Exempelvis föreslås ingen s.k. farfars-regel där sökanden kanske levt i skär-

gården under hela sitt liv. Skälet till detta är att tanken bakom utbildningen är att öka förståelsen inom ett antal områden inte bara sjövätt. Det finns inslag av säkerhetsmoment och höghastighetsbedömningar och inte minst miljöfrågor som omfattas av grundutbildningen. Vikten av kunskap om dessa frågor har ökat de senaste åren, varför det kan finnas områden där kunskapen och förståelsen bör komma dem till del som annars kan vara erkänt dugliga att föra sig på sjön.

En viktig funktion med ett fysiskt förarbevis för vattenskoter i plast är att det kan tas med under färd. Ett plastkort får anses lämpligare än exempelvis en intygsbok i passformat av den typ som i dag används av NFB för utfärdande av olika intyg. Just möjligheten och det krav som föreslås på att förarintyget ska tas med underlättar för de kontrollerande myndigheterna i deras kontrollverksamhet. Här bör det införas rutiner och regler som tillförsäkrar både polis och Kustbevakningen tillgång till BUMS för att de enkelt ska kunna kontrollera behörighet att få framföra vattenskoter.

Det bör krävas en aktiv handling för att erhålla ett förarbevis för vattenskoter. Grund för bedömningen om behörighet är uppnådd bör därvid vara endera ett avlagt kunskapsprov med godkänt resultat avseende förarbevis för vattenskoter, ett tidigare erhållet förarintyg för fritidsbåt eller motsvarande, en godkänd skepparexamen eller annan sjöbefälsutbildning.

4.4 Administration av förarbevis för vattenskoter

Som nämnts är det av vikt att en myndighet utses för att ansvara för ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Det handlar om myndighetsutövning och krav på medborgarna där underlåtenhet eller missbruk kan leda till straffrättsliga påföljder. Transportstyrelsen föreslås bli den myndigheten då kunskapen och erfarenheten tillsammans med tillgång till användbara system att praktiskt utfärda förarbevis redan finns då andra liknande behörighetshandlingar administreras av Transportstyrelsen. Mot bakgrund av att det redan finns ett fungerade utbildningssystem som NFB, under insyn av Transportstyrelsen, tagit fram är det naturligt att använda de resurser som NFB förklarar sig villiga att erbjuda. Med ett huvudansvar hos Transportstyrelsen men med möjlighet till delegering

ring, veto och tillsyn finns det i dag inom NFB förutsättningar att administrera även ett förarbevis för vattenskoter.

Administrativa åtaganden som bör kunna delegeras till NFB är rätt att utse examinatorer (d.v.s. rätt att anordna kunskapsprov), rätt att bestämma utbildningsinnehåll samt utformning av kunskapsprov. Vidare bör sådana åligganden som registrering i Transportstyrelsens utbildarwebb kunna delegeras till NFB. Dessa uppgifter måste dock ske under tillsyn av Transportstyrelsen som ansvarig myndighet. Det finns flera skäl än enbart de praktiska med en sådan lösning. Att låta Transportstyrelsen ensamt sköta denna uppgift och bygga upp ett nytt fungerande system skulle inte bara ta tid utan även bli dyrt och kostnadskrävande. Att använda befintligt system är kostnadseffektivt och kan på ett enkelt sätt snabbt tas i bruk för förarbevis för vattenskoter. Det vore heller inte svårt för polisen och Kustbevakningen att kunna söka reda på information ur denna databas.

Utformningen av ett förarbevis för vattenskoter bör av praktiska skäl vara utfört i plast. Genom att länka BUMS med den utrustning som Transportstyrelsen förfogar över som i dag finns på Trafikverkets provningsstationer kan man på ett enkelt sätt se till att förarbeviset utformas med såväl fotografi som namnteckning. En förutsättning vid användning av fotografi är att ett förarintyg bör förnyas efter viss tid. En lämplig tid är 10 år.

5 Efterlevnad och tillsyn m.m.

5.1 Efterlevnad

Syftet med att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskroter är bl.a. att öka förståelsen inte bara för hur vattenskoteråkandet påverkar omgivningen såsom andra sjötrafikanter, miljö och andra människor som bor och vistas kring våra vattendrag, utan även den egna säkerheten. Det finns redan i dag möjlighet för polisen och Kustbevakningen att stoppa vattenskoterförare bl.a. för kontroll av onykterhet till sjöss, men även på andra grunder genom den ordinarie sjöövervakningen. Det kan handla om överträdelse av fartbegränsningar m.m. Vidare finns utrymme att lagföra överträdelse mot miljölagstiftning som exempelvis intrång i fågelskyddsområden under häckningstider.

Ett problem för polisen och Kustbevakningen i samband med utövande av kontrollverksamhet är den tid det tar och de resurser som krävs för att identifiera en förare, vilket i sin tur kan leda till problem med att lagföra överträdelse. Den vanligast förekommande överträdelsen som lagförs är fartöverträdelse. Orsaken till detta anges vara dels bristande respekt för regler men även okunighet om allmänna sjöregler och hur fart begränsas på sjön. Ett praktiskt problem är hastigheten på vattenskostrarnas mätare i regel anges i kilometer per timme alternativt miles per timme. Detta ska ställas i relation till att fart på sjön anges och mäts i knop.

Generellt finns det sammantaget litet underlag med uppgifter om i vilken omfattning vattenskoterförare är inblandade i de ingripanden som görs från polisens och Kustbevakningens sida vad gäller sjöövervakningsinsatserna. Kustbevakningen uppger som exempel att vattenskoterförare står för omkring 25 procent av rapporterade fartöverträdelse i Region Nordost hittills under 2014. Om denna

uppgift gäller för hela landet pekar det på att vattenskotrar är klart överrepresenterade bland ingripanden avseende fartöverträdelser.

5.2 Hur ska ett förarbevis utformas och användas?

De intyg som utfärdas av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) är utformade som en passliknande intygsbok där stämplat kan införas som bevis på olika avlagda behörighetsprov. En sådan handling är ett praktiskt dokument där olika behörigheterna finns samlade. Förhållandena vid vattenskoterråkning är dock inte de samma som vid färd med en traditionell fritidsbåt. Som vattenskotterförare sitter man betydligt närmare vattnet och krav på utformning av ett förarbevis bör ställas därefter. Det finns anledning att utforma ett förarbevis som ett plastkort i likhet med ett körkort för bil och mc m.m.

Mot bakgrund av de problem som sjöpolisen och Kustbevakningen uppger att de har med tid och resurser som läggs ned på att säkra identiteten på förare bör ett förarbevis finnas med vid färd. Dels är det lämpligt för att föraren direkt ska kunna styrka sin behörighet att framföra vattenskotern, dels för att underlätta för polis och Kustbevakning vid utförande av kontroller. De fördelar som vinnas med krav på att förarbeviset ska finnas med vid framförandet är även ett starkt argument för att personer som tidigare genomgått utbildning för förarbevis för fritidsbåt eller motsvarande, ska ansöka om att utfå ett nytt förarbevis i plast. Det kan inte anses vara tillräckligt att föraren enbart uppfyller de krav som ställs genom tidigare utbildningar för att Transportstyrelsen ska utfärda ett förarintyg. En aktiv handling för att erhålla sitt förarbevis bör därför krävas, vilket även leder till att ett aktuellt register kan hållas över vilka som innehar ett förarbevis. Polismyndigheten uppger att den tid och de resurser som läggs på identifiering inte är försumbar och att ett förarbevis kan leda till minskade kostnader för polisen. Vid identifiering av förare får även en inplastad handling anses som mer rättsäker än exempelvis den annars användbara intygsbok som utfärdas av NFB där de olika behörigheterna intygas genom sigill, stämplat och underskrifter.

Ett förarbevis bör utformas av Transportstyrelsen med beaktande av befintliga förarbevis för exempelvis snöskoter, terräng-

hjulingar och vissa mopeder. Förarbeviset bör vara utformat med ett fotografi. Av den anledningen bör det heller inte vara gällande längre än 10 år innan det ska förnyas.

5.3 Polis och Kustbevaknings befogenheter

För att polis ska kunna stoppa ett fartyg behövs inga ytterligare författningsstöd. De har redan i dag en möjlighet att stoppa vattenskoterförare genom bl.a. 22 § Polislagen (1984:387), och vid utförande av nykterhetskontroller för att utreda sjöfylleri. Kustbevakningen omfattas inte av 22 § polislagen varför de uttryckligen bör ges en sådan rätt för att kunna kontrollera innehav av förarbevis för vattenskoter.

I samband med kontroll av förarbevis bör det ges möjlighet för polis och kustbevakning att ha rätt att transportera den aktuella vattenskotern till land om erforderligt förarbevis saknas. I övrigt bör befintliga regler om rätt till beslag gälla.

5.4 Påföljder

De två överträdelse som är aktuella att straffbeläggas är dels framförande av vattenskoter utan att vara behörig då ett förarbevis saknas, dels underlåtenhet att medföra ett erhållet förarbevis vid framförandet. I båda dessa fall får det anses vara lämpligt med ett bötesstraff. Att framföra vattenskoter utan att vara behörig får anses vara en allvarigare förseelse än underlåtenhet att medföra ett giltigt förarbevis. Möjlighet till eftergift bör vara aktuellt exempelvis då förarbeviset är anmält förkommet eller förstört. Även i fall då identiteten av en förare enkelt har kunnat fastställas bör det finnas utrymme för kontrollerande tjänsteman att bedöma om eftergift är möjlig.

5.5 Ett förarbevis bör inte kunna återkallas

Det finns både skäl som talar för att ett förarbevis för vattenskoter ska kunna återkallas och skäl som talar emot. Det starkaste skälet

för att införa möjlighet att kunna återkalla ett förarbevis är det bör leda till att efterlevandegraden hos användarna ökas.

Ett förarbevis bör till skillnad från exempelvis körkort för bil inte ses som en tillståndshandling utan ett bevis på klarat kunskapsprov vars avsikt är att utbilda och öka förståelse för sjötrafikregler, säkerhetsfrågor och miljöaspekter. Med en sådan utgångspunkt saknas det skäl att införa ett återkallelseinstitut då kunskapen och förståelsen för konsekvenserna av ett framförande av vattenskoter får en större betydelse än manövreringsförmåga. En återkallelse av ett förarbevis kan, mot bakgrund av att det inte föreslås ett praktiskt moment, inte heller återkallas på grund av bristfällig kompetens att manövrera en vattenskoter. Däremot väcker en felaktig användning och avsiktliga störande beteenden andra frågor om exempelvis lämpligheten hos förare. I denna promemoria föreslås dock inte något lämplighetsrequisit för att erhålla ett förarbevis för vattenskoter.

Ytterligare en aspekt som talar mot att i nuläget införa en möjlighet för tillståndsmyndigheten att kunna återkalla ett förarbevis för vattenskoter är att ett sådant institut leder till ökade kostnader för staten avseende administration och kontroll som inte står i proportion till det antal återkallelser som kan förväntas.

Om det senare visar sig bli aktuellt med införande av förarbevis för andra typer av fritidsbåtar bör det övervägas om inte en möjlighet till återkallelse ska införas.

Om ett förarbevis ska kunna återkallas bör övervägande ske i vilken omfattning som det ska vara möjligt. Ett problem som bör beaktas är att säsong för att åka vattenskoter i huvudsak är under sommarmånaderna. Ett återkallat förarbevis för en tid på exempelvis sex månader får därmed en begränsad effekt om dessa månader infaller under perioden september till april. Det finns således även vissa praktiska svårigheter med att införa en möjlighet att kunna återkalla ett förarbevis för vattenskoter.

5.6 Undantag från krav på förarbevis

5.6.1 Tjänstutövning

Vad avser tjänstemän inom polisen och vid Kustbevakningen finns det skäl att införa ett undantag från krav på förarbevis för vatten-

skoter. Många av de som tjänstgör vid dessa myndigheter och som är operativa på sjön har gedigna utbildningar lämpliga för ändamålet och har även en god kunskap om vad det innebär att vistas på sjön. Vad gäller Kustbevakningen har de utbildningskrav, med möjlighet till kompletterande utbildning, på den personal som tillåts manövrera myndighetens vattenskotrar.

5.6.2 Uthyrning med vattenskotersafariverksamhet

En aktör på området som skulle kunna drabbas negativt av ett sådant bevis är vattenskoteryrare som använder vattenskotrar som en del i sin näringsverksamhet. Risk finns att intresset för exempelvis företagsevenemang eller annan upplevelseturism helt skulle kunna upphöra. Det finns av den anledningen skäl att införa ett undantag för krav på förarbevis under vissa förutsättningar. Om en kommersiell uthyrare ordnar en så kallad vattenskotersafari bör detta vara möjligt. En sådan vattenskotersafari ska ske under tillsyn av en anställd färdledare som själv innehar ett förarbevis för vattenskotrar. En sådan tur bör kunna genomföras under kontrollerade förhållanden. Uthyrarna bör i samband med sådana turer hålla en genomgång av fartyget och förklara för de mindre vana deltagarna grundläggande säkerhetsregler och hur man betar sig och förhåller sig till de regler som gäller till sjöss. Vidare bör ett krav vara att det innan avfärd finns en i förhand planerad rutt, eller färd till och från ett för ändamålet lämpligt område.

Underlåtenhet att ha en färdledare med under en vattenskotersafari innebär i praktiken att samtliga deltagare som inte har ett giltigt förarbevis för vattenskotrar kan bli straffskyldiga.

5.6.3 Tävlingsverksamhet

I dag bedrivs tävlingsverksamhet genom Svenska Racerbåtförbundet. I huvudsak förekommer två olika tävlingsformer. Den första är en tävling där det gäller för deltagarna att ta sig mellan två platser på kortast tid så kallad Offshoretävling. Den andra tävlingsformen som benämns rundbana sker inom ett begränsat område med en iordningställd bana. För att delta i dessa tävlingar krävs att

deltagaren har en officiell tävlingslicens. För att få en sådan licens kräver Racerbåtförbundet att viss utbildning har genomgått.

Vad gäller dessa tävlingar sker Offshoretävlingar i huvudsak utan att särskilt område helt har avlysts och deltagarna kan av den anledningen möta annan icke tävlande fartygstrafik. Här ställs krav på att deltagaren följer de sjötrafikregler och den hänsyn som måste beaktas bland båtförare. I samband med denna tävlingsform finns det inte särskilda skäl att bevilja undantag från kravet på att föraren har ett förarbevis för vattenskoter. Annat gäller de tävlingar som sker inom ett av länsstyrelserna avlyst område där det redan finns i den bedömning länsstyrelserna gör en viss garanti för att vattenskotern framförs inom ett område där annan sjötrafik inte förekommer och där länsstyrelserna redan gjort en sammantagen bedömning i bl.a. miljöhänsende. Vidare behövs det inte i dessa tävlingar ställas samma krav på kunskap hos föraren om regler om väjningsplikt m.m. Det finns därför i samband med en sådan tävling möjlighet att kunna införa ett undantag från krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Det innebär även vidare att de föreningar som bedriver en sådan tävlingsverksamhet kan bibehålla sin juniorverksamhet då ålderskravet som finns för att erhålla ett förarbevis för vattenskoter inte heller blir tillämpligt.

6 Samråd

Av uppdragsbeskrivningen framgår att utredningen ska omfatta samråd med branschaktörer (förare/ägare av vattenskoter och vattenskoterbranschen såsom försäljning och uthyrning). Samråd ska även hållas med kontrollerande myndigheter som Transportstyrelsen, Havs- och Vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelser, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen m.fl.

Då utredningstiden varit kort har samråd hållits dels genom träffar, dels genom skriftligt samråd. Vad som framkommit vid dessa samråd redovisas sammanfattningsvis härefter.

6.1 Samrådsmöten

Båtmässan Allt för sjön augusti 2014: Båtbranschens Riksförbund-SweBoat, BRP Sverige AB, Yamaha Motor Scandinavia AB

Samtliga deltagande anser att det i grunden är positivt att öka kunskapen hos vattenskoterförare. Stor tveksamhet finns mot att införa en obligatorisk särreglering som endast berör vattenskotrar. Användande av s.k. RIB-båtar och andra mindre motorbåtar ger samma påverkan på omgivningen som vattenskotrar. Eftersom stora likheter finns mellan vattenskotrar och vissa typer av RIB-båtar, leder det till en gränsdragningsproblematik vad beträffar den definition som finns i 1 § vattenskoterförordningen.

Det är ytterst få företag, om något, som bara bedriver uthyrning av vattenskotrar. De flesta uthyrare har ett par vattenskotrar som sidoinkomst men bedriver annan verksamhet som huvudsaklig inkomstkälla. Detta tros bero på att vattenskotersäsongen är begränsad till sommarmånaderna. Uthyrare är i vissa fall dåliga på att ta

ansvar för hur deras vattenskotrar används. Den typiske vattenskotterhyraren är en person som hyr en vattenskotter över dagen och kör runt på ett begränsat område endera i en sjö eller inom ett begränsat område.

Ett fåtal företag erbjuder vattenskotter safari. Även dessa företag är relativt begränsade i antal. De företagen är oftast mer medvetna om risker och problem samt är mer noga med att instruera deltagare. Det handlar inte sällan om företagsevent eller liknande där utyrningen sker med instruktör under ordnade förhållanden. Flera av dessa företag är knutna till något upplevelseföretag.

Nämnden för Båtlivsutbildning, NFB

Nämnden för Båtlivsutbildning (NFB) är i grunden positiva till införande av obligatoriskt förarbevis för vattenskotter. Nämnden har ett pågående arbete med en översyn av sin utbildningsstruktur och dess innehåll. Mer om detta arbete återfinns i kap. 4.1.5.

NFB menar att de har resurser att ta på sig en utbildningssamordning för vattenskotterförare och även de administrativa åligganden som detta skulle medföra. Till NFB är omkring 240 examinatore knutna. NFB registrerar sedan tidigare examina för förarbevis för fritidsbåt i databasen Batman. I databasen finns även utförda kunskapsprov inskannade.

NFB anser att det under vissa givna förutsättningar bör finnas en möjlighet att kunna återkalla ett utfärdat förarbevis. Ett argument för detta är att det leder till ett större incitament för användarna att faktiskt framföra vattenskotern på ett mer omdömesfullt sätt.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har förutsättningar att ta ett övergripande ansvar för förarutbildning/examination och utfärdandet av förarbevis. Transportstyrelsen anser även att NFB har förutsättning att kunna ansvara för att utse examinatore och utfärda förarbevis.

Transportstyrelsen är av uppfattningen att det inte är nödvändigt med certifierade utbildare då en sådan lösning leder till onödigt administrativt krångel. I stället bör det vara kunskaps-

provet som blir det avgörande om föraren anses ha tillgodogjort sig uppställda utbildningskrav.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket anser att ett eventuellt införande av ett förarbevis för vattenskoter kombinerat med ett utbildningskrav kommer att bidra till ökad kunskap om sjötrafikregler och till ökad sjösäkerhet bland sjötrafikanter samt ökad risk- och miljömedvetenhet.

En ökad kunskap om vattenskotarnas miljöpåverkan är positivt utifrån ett hållbarhetsperspektiv, Vattenskotrar påverkar miljön i allmänhet på samma sätt som övriga motorfordon, men i synnerhet också då dessa kan färdas på mycket grunda vatten i vikar där det kan förekomma skyddsvärda intressen för djur och natur.

En nackdel med ett förarbevis för vattenskoter är att det leder till begränsning av tillgång till friluftaktiviteter.

Det är viktigt att inte göra en utbildning mer omfattande än utbildning för exempelvis mopedförare och motsvarande enklare förarbevis. Miljö- och hälsomässigt skulle utbildningen kunna omfatta kunskap om mer miljövänliga drivmedel. Även utbildningsmoment om allmänt hänsynstagande som minskar bullerstörningarna för människor och djur bör ingå.

Sjöfartsverket ifrågasätter om det kan anses försvarbart att kräva ett praktiskt moment i utbildningen. Utbildning i dag handlar om att lära sig ett gott sjömanskap och då är det samma regler som gäller för övriga fritidsbåtar som vattenskotrar.

Ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter ger förbättrade möjligheter för sjöpolisen och Kustbevakningen att övervaka eventuella överträdelser av gällande regler då de ges bättre verktyg.

Rikspolisstyrelsen

Generellt är Rikspolisstyrelsen positiv till ett förarbevis inom fritidsbåtsegmentet. En stor tveksamhet uppges mot att införa olika typer av förarbevis för fritidsfartyg. Rikspolisstyrelsen menar att det inarbetade förarintyget för fritidsbåtar som finns genom NFB:s regi har en bred bas. Vidare anser Rikspolisstyrelsen att det vore olyckligt om det skapas ett system med olika förarklasser som det

finns i dag vad avser körkort och andra behörigheter på vägtrafiksidan. I stället för att skapa en smalare utbildning med möjlighet att bygga på med olika block för olika fritidsfartyg är det bättre med ett gemensamt förarbevis för fritidsbåtar som redan finns i dag, men att det bör vara obligatoriskt för vattenskoterförare att ha det. På så sätt undviks särregler och svåra tolkningsproblem.

Vad gäller möjligheten till undantag för vattenskotersafari är Rikspolisstyrelsen tveksam till att lämna en sådan öppning. Det finns risk för att vissa grupperingar anpassar sig till detta och registrerar firmor i syfte att undvika krav på förarbevis.

Vad gäller den definition på vattenskoter som regleras i 1 § vattenskoterförordningen är Rikspolisstyrelsen tveksam då de anser det lämpligare, för att uppnå syftet med att komma till rätta med vissa beteenden, att ta höjd för en mer teknikneutral reglering.

Sjöpolisen, Nacka

Sjöpolisen ser positivt på ett införande av ett förarbevis för vattenskoter men de känner en stor oro för att ett sådant förslag inte kommer att kunna tillämpas mot bakgrund av svårigheter med att tillämpa vattenskoterförordningen.

Vidare anser sjöpolisen att den definition på vattenskoter som återfinns i 1 § vattenskoterförordningen inte är tillräcklig och att utvecklingen kan leda till att nya modeller tas fram för att undgå eventuella lagkrav. Av den anledningen förordar sjöpolisen en mer teknikneutral lagstiftning. På så sätt kan gränsdragningsproblematiken och definitionsproblem undvikas genom att fler fartygstyper omfattas. Med stöd av detta ifrågasätts även att ett förslag om förarbevis endast inriktar sig på vattenskoterförare och inte förare av andra fritidsfartyg.

Sjöpolisen anser att det vore bra med ett "fysiskt" förarbevis. De uppfattar att de vid kontrollverksamheten lägger mycket tid på att säkra identiteten på vattenskoterförarna. Ett förarbevis kan snabba på hanteringen och även leda till minskade kostnader för polisen då ingripanden sker.

Sjöpolisen menar att det bör införas en åldersgräns för att få köra vattenskoter: 15 år är en lämplig ålder, vilket faller samman med åldern för straffbarhet.

Det finns ingen direkt statistik över ingripanden av sjöpolisen mot vattenskotrar då dessa behandlas inom statistiken för mindre motorbåtar och andra fritidsfartyg.

Kustbevakningen

Kustbevakningen ser fördelar med att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskotter då detta underlättar deras arbete i samband med sjöövervakningen. I Kustbevakningens Region Nordost har 48 vattenskotrar hittills stoppats under 2014 (september) för fartöverträdelser, vilket motsvarar 25 procent av de totala ingripandena som skett avseende fartöverträdelser i regionen. I huvudsak leder dessa överträdelser till utfärdande av ordningsbot. Om en ordningsbot bestrids lämnas ärendet över till polisen för vidare handläggning.

Kustbevakningen pekar på vikten av att förarbeviset efter en viss tid bör förnyas. Vidare anser de att det är viktigt att tillse att Kustbevakningen får rätt att stoppa vattenskotterförare för att kontrollera att förarbevis.

Kustbevakningen har i dag 13 vattenskotrar i sin flotta. För att få använda dessa krävs att personalen genomgått Kustbevakningens interna höghastighetsutbildning. Exempelvis är hjälm obligatoriskt för Kustbevakningens personal. Vattenskottrarna används i huvudsak i samband med räddningsinsatser och vid sjötrafikövervakning. Fartygen är lämpliga i dessa hänseenden då de är snabba och relativt grundgående fartyg. Kustbevakningen ser det av den anledningen som viktigt att det finns möjlighet till undantag för personal i tjänsteutövning att få framföra vattenskotter utan att ha ett förarbevis.

Svenska Racerbåtförbundet

Svenska Racerbåtförbundet är anslutna till Riksidrottsförbundet. I huvudsak administrerar racerbåtsförbundet två typer av tävlingar, Offshore och Rundbana. Offshoretävlingar innebär i huvudsak tävling från punkt A till B. Exempel på en sådan tävling är Roslagsloppet. Vid en sådan tävling kan vissa områden vara avlysta men vanligtvis inte hela sträckan. Racerbåtförbundet uppskattar att omkring 400-500 personer deltar i en sådan tävling per år. Den andra

tävlingsformen rundbana sker huvudsak helt inom ett avlyst område med tillstånd från länsstyrelsen. Tävlning och träning vid rundbana bedrivs inom en begränsad yta på en i förtid i ordningsställd bana.

För att få delta i ett arrangemang inom förbundets verksamhet krävs att deltagaren har en tävlingslicens. För att få en sådan tävlingslicens finns det speciellt uppställda krav på bland annat säkerhetsutbildning.

Vattenskotrar förekommer inom båda dessa tävlingsformer både i normalutförande och som Jet-ski. Det förekommer i undantagsfall att deltagare i vissa fall är så unga som 8-10 år. Det vanligaste bland juniorer är att det rör sig om något äldre juniorer upp emot 16 år.

Racerbåtförbundet håller i egna utbildningar om bl.a. säkerhet. Racerbåtförbundet är i huvudsak positivt till att ett förarbevis införts och anser det viktigt att en utbildning bör motsvara körutbildning så som i dag med båt-, förar- och manöverintyg. Utbildning på lokal nivå kan leda till utökad tävlingsverksamhet, vilket de ser som något positivt.

Racerbåtförbundet ser positivt på att ha undantag från att ha förarbevis i tävlingssammanhang. Ett sådant undantag bör dock begränsas till att gälla i sådan tävlingsverksamhet som sker på en rundbana och inte Offshore.

Racerbåtförbundet befarar att ett förarbevis kan strida mot EU-regler. Vidare anser de att problem med att definiera vattenskotter inte får negligeras. Slutligen anser de att ett förarbevis för vattenskotter bör kunna återkallas.

Havs- och Vattenmyndigheten

Havs- och Vattenmyndigheten lämnade på uppdrag av Miljödepartementet en rapport 2013. I rapporten gavs förslag till lag och förordning avseende förarbevis för en vidare krets än enbart vattenskotrar då förslaget omfattade hela fritidsbåtssegmentet. Vad Havs- och Vattenmyndigheten kommit fram till i sin rapport är alltså myndighetens ståndpunkt i frågan. Givet förutsättningarna i denna utredning pekade Havs- och vattenmyndigheten på ett antal faktorer. Det är viktigt att ett eventuellt förslag inte strider mot

någon EU-rättslig regel och att förslaget går att genomföra. Vidare betonade de vikten av att ett eventuellt förarbevis bör gå att återkalla, detta för att öka efterlevnadsgraden bland användarna. Till sist menade de att det är viktigt att en åldersgräns införs och att denna bör bestämmas till 16 år för att uppnå enhetlighet med andra liknande typer av förarbevis som finns avseende fyrhjulingar, snöskotrar, terränggående fordon och vissa mopeder. Huvudskälet till en åldersgräns är de kraftfulla maskiner som vattenskotrar är och de risker som följer av användandet. Myndigheten menar att ungdomar normalt inte är mogna att föra den typen av farkost vid yngre åldrar.

Vidare anser Havs- och Vattenmyndigheten att ett förarbevis för vattenskotter bör kunna återkallas för att höja efterlevnadsgraden.

Utbildningsanordnare

Samråd har hållits med representanter från studieförbunden och privata utbildningsföretag.

Utbildarna framförde att de var tveksamma till att särreglera förarbevis för vattenskotter från andra typer av fritidsbåtar. Om det är ett beteende som anses vara ett problem som ska åtgärdas, anser det att andra liknande fritidsbåttyper kan orsaka samma störningsmoment. De förordar därför att inte särreglera vattenskotteranvändandet utan se till en bredare lösning. Vidare uttrycker de en farhåga och oro för att en snävare grundutbildning än den som erbjuds i dag kan komma att urholka basutbildningen för förarintyg för fritidsbåt på ett negativt sätt. Vad avser utbildningens innehåll betonades vikten av att den bör innehålla någon slags praktisk övning, då det endast är genom praktisk erfarenhet som förståelse uppkommer för exempelvis säkerhetsaspekten då man färdas i hög fart. Slutligen betonas vikten av att beakta förhållanden utanför storstadsregionerna främst vad gäller tid för införande och omställning av verksamheter men även att det problem som man önskas åtgärdas med störande beteenden inte är lika stort utanför stadsområdena.

Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) är en intresseorganisation vars medlemmar i huvudsak håller utbildningar för vägtrafik, snöskoter, fyrhjulingar etc. Inom STR finns även utbildare för s.k. ”Eco-driving” på land och till sjöss. De förklarar att flera av deras medlemmar har ett intresse i, och en erfarenhet från utbildningar på sjöområdet. Om någon form av förarbevis för vattenskoter eller andra fritidsfartyg införs, ser de deras medlemmar som tänkbara utbildare. STR anser att det är bra att ett förarbevis för vattenskoter införs. Deras erfarenhet från vägområdet talar för att olyckor bland yngre minskar om utbildningskrav införs. De förordar även att utbildningsanordnare ska auktoriseras för att tillförsäkra kvaliteten på utbildningen.

6.2 Skriftligt samråd

Utöver de träffar som hållits har även intressenter beretts möjlighet att yttra sig skriftligen. Nedan ges en översiktlig sammanfattning av de skriftliga synpunkter som har kommit in från Naturvårdsverket, Sjöräddningssällskapet, Utbildarna, SweBoat–Båtbranschens riksförbund och Båtlivsutbildarna i Sverige.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att krav på utbildning och förarbevis kan vara en positiv åtgärd för att begränsa problem med körning av vattenskoter. Vattenskotrar kan framföras vid mycket höga hastigheter och i grunda områden. De skador på miljö, djur och människors hälsa som körning kan ge upphov till utgör skäl till att särreglera vattenskoter jämfört med andra vattenfarkoster. För att förbättra allmän kunskap om framförande, säkerhet och miljöfrågor behöver de särskilda problem som vattenskoterkörning kan ge upphov till återspeglas i utbildningen. Viktiga moment är exempelvis miljöeffekter av körning i grunda områden, påverkan på fåglar, däggdjur, fiskar samt påverkan på det rörliga friluftslivet, närboendes miljö och människors hälsa.

För att krav på utbildning och förarbevis ska få önskad effekt bör författningsförslag innehålla sanktionsmöjligheter gällande möjlighet att återkalla förarbevis samt bötesstraff. En på 16 år bedöms som rimlig för att hantera risker och avvägningar vid körning av vattenskoter

Naturvårdsverket föreslår att de som redan har frivilligt förarintyg för fritidsbåt ska komplettera sin utbildning om denna saknar moment om påverkan på miljö, djur och människors hälsa. Det är skillnad på skador som kan uppstå vid framförande av en mindre fritidsbåt och en vattenskoter, som ju oftast kan köras fortare och i grundare områden. Därför bör utbildningen även beskriva olika farkosters påverkan beroende på konstruktion och den hastighet i vilken farkosten framförs.

Vattenskoterkörning är generellt förbjuden enligt förordning (1993:1053) om användning av vattenskoter. Naturvårdsverket anser att nuvarande princip om generellt förbud bör kvarstå även om krav på utbildning och förarbevis införs. Naturvårdsverket anser dock att vattenskoterförordningen bör ses över och att länsstyrelserna får förnyat uppdrag och erforderliga resurser att peka ut lämpliga områden för vattenskoterkörning.

Länsstyrelsen Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län får ofta påringningar från allmänheten i samband med användande av vattenskotrar. De fördelar som länsstyrelsen ser med ett obligatoriskt förarbevis under förutsättning att reglerna följs är att många problem skulle kunna undvikas. Det handlar om badande och andra sjöfarande som skulle slippa okynnesåkning vid badplatser. Säkerheten skulle öka markant. Även bullernivåer skulle bli mer acceptabla. Respekt för fågel-skyddsområden, i synnerhet under häckningstider skulle öka. Vidare skulle polismyndigheten kunna ingripa mot dem som okynneskör med vattenskotrar. Länsstyrelsen tror även att respekten och acceptansen mot vattenskoterförare skulle öka. Det är av vikt att dessa ovan berörda problem omfattas av en utbildning. Länsstyrelsen anser att en utbildning även bör omfatta de befintliga regler som finns på sjön. Det finns redan i dag flera regler i sjölagen, sjötrafikförordningen och brottsbalken som vattenskotter-

förare bör upplysas om. Andra viktiga områden som en utbildning bör beröra är hur miljön drabbas negativt av buller och andra störande beteenden. Slutligen anser länsstyrelsen att eleverna bör få lära sig rent praktiskt om hur en vattenskoter fungerar och hur man hanterar den.

Länsstyrelsen anser att 18 år är en lämplig åldersgräns för att få framföra vattenskoter. Denna åldersgräns sammanfaller med körkort för bil. Vidare bör enligt länsstyrelsen ett förarbevis kunna återkallas.

Sjöräddningssällskapet

Sjöräddningssällskapet (nedan Sjöräddningen) är den enda aktören i Sverige med sjöräddning som enda huvuduppgift. De framhåller att de sannolikt är Sveriges största operatör av enheter som kan likställas med vattenskoter (s.k. Rescuerunners) Sjöräddningen har 45 enheter längs hela Sveriges kust och större insjöar. De anser generellt inte att vattenskoteranvändandet genererar ökade olägenheter för människors hälsa eller miljö i förhållande till övriga vattenfarkoster.

Sjöräddningen ställer sig tveksamma till att ett obligatoriskt förarbevis skulle råda bot på eventuella problem med vattenskoteranvändning. De har inte uppfattat dessa problem. Sjöräddningen håller sedan 2004 utbildning för deras medlemmar för att få framföra Rescuerunner. De håller omkring 1 000 utbildningar per år. Vad gäller förslaget i utredningsdirektivet att de som redan i dag innehar ett förarbevis för fritidsbåt genom NFB, anser Sjöräddningen att det vore märkligt att lägga högre krav på de som senare tar ett förarbevis för vattenskoter. Sjöräddningen ser en svårighet i att göra skillnad på olika typer av motordrivna båtar vad avser kunskapsnivå för framförande. Sjövägsregler, säkerhet och gott sjömanskap måste vara basen. Praktiskt framförande blir svårt att undvara vid en sådan utbildning.

I fråga om eventuellt ålderskrav anser Sjöräddningen generellt att kompetens, lämplighet och gott sjömanskap är av större vikt än ålder.

Slutligen framför Sjöräddningen att kostnad för ökad administration bör vägas mot den nytta för sjösäkerheten i den begrän-

sade del av fritidsflottan som utgörs av vattenskoter. Sjöräddningen har inte kunnat se att problem orsakade av vattenskoter är utbrett. Risker med (vattenjetdriven) vattenskoter anser de inte är större än vid exempelvis propellerdrivna mindre båtar.

Utbildarna – Utbildare i förening för sjö- och båtliv

Utbildarna ser att ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter kan vara ett steg mot obligatorisk utbildning för snabbgående båtar över lag. De anser att det är synd att inte införa ett kompetenskrav för snabbgående båtar då skillnaden mellan vattenskottrar, RIB-båtar och andra styrpulpetbåtar är minimal. De ser det som en fördel att trafikanter på sjön är utbildade i de regler som finns. Det som bör ingå som utbildningsmoment är sjövätt, ansvar, sjövägsregler, vattenskotern som fartkost, miljöpåverkan, nödsituationer samt obligatorisk praktik. De anser att en lämplig åldersgräns kan vara 12 år som motsvarar gränsen för att utbilda sig till förarintyg för fritidsbåt. Slutligen anser Utbildarna att NFB bör behålla förarintyget för båtar som det är i längd och omfattning.

SweBoat–Båtbranschens riksförbund

Redovisningen avser spegla en sammanställning av båtbranschens syn, inklusive de aktörer som säljer och hyr ut vattenskottrar.

SweBoat konstaterar att i princip samtliga organisationer inom båtliv och sjösäkerhet framfört att vattenskottrar som produkt och fartkost inte kan särskiljas från övriga båtar.

En vattenskoter är tystare, mer bränslesnål och mer miljöanpassad än många andra typer av fritidsbåtar. Vattenskottrar är att likställa med övriga fritidsbåtar och inryms redan i det så kallade Fritidsbåtsdirektivet när det gäller säkerhet och miljö.

SweBoat menar vidare att alla är medvetna om att det lokalt förekommer buskörning med vattenskottrar och att alltför många som framför en vattenskoter inte har det önskvärda omdöme som krävs vid nöjeskörning i höga hastigheter.

SweBoats ståndpunkt är att ett införande av förarintyg endast för vattenskottrar är att särskilja en specifik produktgrupp på ojämlika grunder som bör strida mot gällande EU-lagstiftning. De anser

att om förarintyg ska införas är det en fråga för alla som framför fritidsbåtar. Ett sådant behov anses inte föreligga.

En nackdel med ett förarintyg avsett endast för framförande av vattenskoter är bl.a. att man diskriminerar en specifik produktgrupp. Andra snabbgående båtar med betydligt större vikt och mått är i så fall mer relevant att titta på, varför ett helhetsgrepp kring frågan skulle tas. Konsekvensen av ett införande av ett förarbevis endast för vattenskotrar leder till minskad försäljning, minskat användande samt att vattenskoteråkare väljer andra båttyper som inte kräver förarbevis. En positiv konsekvens är naturligtvis att de som ändå väljer vattenskoter får en ökad kunskap men att den så kallade buskörningen inte lär minska eftersom det handlar om beteende och attityder, vilket inte ett förarbevis råder bot på.

Ett särskilt förarbevis för vattenskoter är inte befogat. Däremot vilar ett ansvar hos de som säljer och hyr ut vattenskotrar att påverka sina kunder i positiv riktning gällande beteende, attityder och hänsyn samt rent praktiskt hur man framför en vattenskoter på ett säkert sätt, detta gäller även alla andra fritidsbåtar. En åldersgräns specifikt för framförande av vattenskoter är inte relevant. Andra betydligt större och tyngre fritidsbåtar kan i dag framföras utan åldersgräns, varför acceptansen för en åldersgräns för just vattenskotrar skulle bli väldigt låg.

En ekonomisk konsekvens vid ett införande av förarbevis för endast vattenskoter är minskad försäljning av just dessa farkoster men antagligen en ökad försäljning av andra båttyper, då SweBoat tror att man väljer att köpa en produkt som inte kräver ett förarbevis. SweBoat anser sammanfattningsvis att vattenskotrar i sig inte är ett problem. Det är bättre att gemensamt arbeta för att förbättra beteendet och attityderna hos det fåtal vattenskoterförare som missbrukar den frihet under ansvar och det sunda förnuft och goda omdöme som redan fungerar för alla andra på sjön.

Båtlivsutbildarna i Sverige

Båtlivsutbildarna är en grupp bestående av verksamhetsansvariga från studieförbunden och övriga utbildningsexperter och läroboksförfattare inom navigation.

Den erfarenhet som båtlivsutbildarna har är att de som genomgått en båtlivsutbildning känner sig säkrare på sjön och har en större respekt för kunskap om navigation, väjningsregler och gott sjömanskap. En utbildning bör omfatta dessa områden samt utbildning i att man alltid är väjningsskyldig för en långsam båt. Det handlar om vikten av framförhållning och långt synfält med hänsyn till omgivning, badplatser och andra fartyg. Även utbildning i miljö och eventuell bullerpåverkan samt egen och passagerares säkerhet. Båtlivsutbildarna ser 15 år som en lämplig åldersgräns för att få framföra vattenskoter. De ser även möjligheter i att kunna ha differentierade åldersgränser beroende på typ av modell i likhet med vad som gäller för moped och MC.

Slutligen pekar Båtlivsutbildarna på problematiken att enbart införa ett förarbevis för vattenskoter då det finns andra snabbgående båtar som det inte kommer att krävas ett förarintyg för. Båtlivsutbildarna anser att om ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter införs bör det finnas en plan för ett obligatoriskt båtkörkort.

7 Ikraftträdande

Vid införande av någon typ av förarbevis är det nödvändigt att ha goda tidsmarginaler. Utbildarna måste få tid att anpassa sina utbildningar till nya krav. Vidare måste de användare som i dag inte har någon nautisk behörighet som grund för ett förarintyg för fritidsbåt beredas tid för att utbilda sig och avlägga ett kunskapsprov. Transportstyrelsen måste ges tid att få en fungerande organisation med nödvändiga föreskrifter på plats. Utöver detta kommer behov finnas av skäligen tid för informationsinsatser om de krav som föreslås i denna promemoria. Mot den bakgrunden kan det inte anses rimligt att förslaget kan träda i kraft före den 1 januari 2018.

8 Konsekvenser

8.1 Vad ska uppnås med den föreslagna regleringen?

De senaste åren har ett par incidenter och vissa beteenden i samband med användande av vattenskotrar uppmärksammats. Generellt är mörkertalet stort vad gäller olyckor med person- och sakskador, dels på grund av att många händelser inte anmäls, dels att händelserna inte rapporteras som en incident kopplat till vattenskoter.

En vattenskoter är i förhållande till sin storlek en kraftfull maskin, som till sitt huvudsakliga användningsområde har utvecklats till att användas för nöjeskörning. Det har lett till att respekten för sjötrafikregler, farvattnets användare samt det allmänna friluftslivet och miljön i många fall har åsidosatts.

Avsikten med förslaget är i huvudsak att genom införande av ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter öka kunskapsnivån hos användarna av vattenskoter vad gäller sjöregler och beteenden till sjöss samt den miljöpåverkan som ett användande kan leda till. Ett införande av förarbevis för vattenskoter kopplat till en utbildningsinsats förväntas innebära bättre allmänkunskap om framförande och sjösäkerheten samt miljöfrågorna hos dem som vill köra vattenskoter.

8.2 Alternativa lösningar

Alternativ till det redovisade förslaget

Ett alternativ till att införa förarbevis för vattenskoter är det s.k. nollalternativet. Effekten av ett sådant förslag kommer inte få någon avgörande ekonomisk betydelse. Problembilden med oförståelse för sjöregler och med störande beteenden hos många vat-

tenskoterförare kommer att kvarstå. Det mesta tyder på ett ökat användande av vattenskotrar de närmaste åren, vilket i sin tur kommer att leda till större risker för olyckor och påverkan på miljön.

Ett annat alternativ till förslaget i denna promemoria är, som föreslagits i både promemorian DS 2008:32 och i Havs- och Vattenmyndighetens rapport, att införa någon form av förarbevis för hela fritidsbåtsegmentet. Ett sådant alternativ är mer ingripande och leder till högre kostnader för det allmänna. Men det leder sannolikt i högre grad till att nämnda problem med bl.a. störande beteenden i fritidsbåtsammanhang minskar. Ytterligare en effekt skulle troligtvis vara minskade antal olyckor och tillbud till sjöss då utbildning ger ökad kunskap om vilka regler som gäller till sjöss.

Ytterligare ett alternativ till att införa ett obligatoriskt förarbevis enbart för vattenskotter för att uppnå önskad effekt, är att införa ett förarbevis som är kopplat till motorstyrka/fart och storlek. Ett sådant förslag skulle vara mer teknikneutralt och inte rikta in sig på endast en fartygstyp. Ett sådant förslag skulle även omfatta RIB-båtar och andra snabbgående motorbåtstyper.

Kostnaden per förarbevis bedöms som likvärdig för både användare, utbildare och examinatorer i de alternativa förslagen. Kostnaden totalt skulle dock bli högre för myndigheterna. De båda alternativa förslagen skulle bli betydligt mer omfattande än ett förarbevis för enbart vattenskotter. Vid ett sådant scenario bör det övervägas om inte både krav på att utbildningsanordnare ska godkännas och möjlighet till återkallelse av ett förarbevis bör införas. Båda dessa alternativ skulle troligtvis i än högre grad leda till en större efterlevnad av sjötrafikregler med minskade olyckor till följd, färre störande beteenden och bättre miljö.

Bortvalda lösningar inom det valda alternativet

Den valda lösningen innebär att utbildningsanordnarna inte kommer att behöva auktoriseras. Det finns i dag ett fungerande system som tillhandahålls av NBF med certifierade examinatorer. Att lägga på utbildningsanordnarna ett krav på att de ska auktoriseras skulle inte bara leda till onödig byråkrati utan även ökade kostnader för såväl utbildarna som Transportstyrelsen avseende kostnader för

arbete med tillstånd och tillsyn, se vidare under 8.1.4. Då vattenskoteranvändandet sett ur det totala fritidsbåtanvändandet är relativt litet, finns det risk att utbildningsanordnarna skulle välja att inte auktorisera sig om sådant krav införs, vilket skulle få till följd att utbudet att erhålla en utbildning skulle minska. Genom den valda lösningen undviks sådana kostnader. Om det i framtiden övervägs att införa ett obligatoriskt förarbevis för hela fritidsbåtsegmentet bör det övervägas om en sådan kontrollfunktion borde införas i kvalitetssäkrande syfte.

Samma resonemang gäller alternativet att inte föreslå en möjlighet att kunna återkalla ett förarbevis för vattenskoter, se kap 5.5. Ett återkallandeinstitut skulle leda till kostnader för det allmänna som inte står i proportion till förväntat antal fall av återkallelser. Även i detta fall bör det dock övervägas att införa en möjlighet att kunna återkalla ett förarbevis om omfattningen utvidgas till att gälla hela eller större delar av fritidsbåtsegmentet då detta antas leda till högre efterlevandegrad.

8.3 Vilka berörs av regleringen?

De som berörs av regleringen är förutom vattenskoterförare även utbildare, examinatorer, Nämnden för båtlivsutbildning, Transportstyrelsen, polisen, Kustbevakningen, Åklagarmyndigheten, de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna, återförsäljare och uthyrare.

Transportstyrelsen utför vart femte år en undersökning om användningen av fritidsbåtar i Sverige. I den senaste av dessa undersökningar anges att antalet fritidsbåtar år 2010 uppskattades till 881 000 st. i sjödugligt skick. Många människor kommer därför varje år på ett eller annat sätt i kontakt med den marina miljön. Vad beträffar antalet vattenskotrar som finns i Sverige är antalet än mer osäkert. I promemorian DS 2008:23 anges en grov uppskattning av antalet vattenskotrar till 4 000, vilket bör läsas tillsammans med Havs- och Vattenmyndighetens rapport som anger att det säljs och direktimporteras ungefär 1000 vattenskotrar per år, en siffra som är stigande. Antalet direktimporterade vattenskotrar bör enligt branschföreträdare inte underskattas och det kan röra sig om ett stort mörkertal. Man kan mot bakgrund av dessa uppgifter anta att

antalet vattenskotrar i Sverige troligtvis i vart fall inte understiger 10 000-15 000 maskiner. Då dessa inte sällan används av familjer och då utlåningsfrekvensen kan antas vara stor kan det uppgå till 20-30 000 regelbundna användare per år eller fler. Om ett obligatoriskt förarbevis införs kan man anta att den siffran initialt kan komma minska.

Det finns inga exakta uppgifter på hur många utbildare som finns. De som håller i utbildningar för frivilligt förarintyg är studieförbund och vissa privata aktörer. Utöver det har de flesta av landets 1 000 båtklubbar någon form av utbildningsverksamhet, allt från ungdomsutbildning till mer avancerad vuxenutbildning. Dessutom finns det ett stort antal privata aktörer i form av enskilda firmor eller s.k. ”kontoret på fickan” varianter samt några som enbart ägnar sig åt utbildning via nätet. Många av dessa är även auktoriserade examinatorer som inte har utbildningsverksamhet som sin huvudsakliga inkomst.

Omkring 240 examinatorer håller i kunskapsprov för förarbevis för fritidsbåt. Examinatorerna är inte sällan knutna till en utbildningsanordnare. Även anordnandet av kunskapsprov sköts i många fall vid sidan av ett annat arbete.

Andra företag som kan komma att påverkas är i huvudsak generalenter och deras återförsäljare. Det finns i dag två större importörer och eventuellt någon eller några få mindre importörer. Till dessa är sedan ett antal återförsäljare knutna i regel mindre företag till strukturen. Båtbranschens riksförbund – SweBoat uppskattar att det finns omkring 50-talet återförsäljare och 20-25 uthyrare av vattenskotrar. Varken Bolagsverket eller Statistiska Centralbyrån har kunna lämna någon information eller vägledning i framtagande av uppgifter i detta avseende. De senaste åren har försäljningen ökat men det kan antas att den initialt kan komma att minska något om förslaget genomförs. Det är svårt att uppskatta i vilken omfattning Genom förslaget läggs inte direkt några krav på dessa företag.

Bland utbildarna kommer studieförbunden och andra privata aktörer att påverkas på så sätt att det är rimligt att anta att fler personer sammantaget, både initialt och sedan årligen kommer att genomgå en utbildning. Det kommer att generera mer intäkter för utbildarna. Kostnaden för den enskilde att genomgå en utbildning som leder fram till ett Förarintyg för fritidsbåt kostar normalt mellan 1 500-2 500 kr. Därutöver tillkommer kursmaterial för omkring

500 kr. Ett kunskapsprov som anordnas av examinatorer kostar 450 kr. Av denna kostnad för vattenkoterförarna genererar detta motsvarande intäkt för examinator med 270 kr och NFB resterande 180 kr per prov som genomförs. Det är realistiskt att tro att ett förarbevis för vattenskoter skulle kosta motsvarande för en enskild som inte tidigare har någon form av utbildning. Sammanlagt blir detta en utbildningskostnad för den enskilde på 2 450-3 450 kr.

Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna kommer att beröras i samband med lagföring av eventuella överträdelse som kan leda till en straffpåföljd. För de allmänna förvaltningsdomstolarna kan dessa komma att påverkas i samband med överprövning av myndighetsbeslut som fattas av Transportstyrelsen.

8.4 Kostnader för Transportstyrelsen och andra myndigheter

För Transportstyrelsens vidkommande innebär förslaget att de får ansvar för tillsyn och tillhandahållande av utbildarwebben, BUMS. Transportstyrelsen uppskattar att om NFB ges ansvar att administrera ett förarbevis för vattenskoter m.m. kommer det leda till att Transportstyrelsen behöver utöka sin personalinsats under en övergångsperiod med en halv årsarbetskraft, 800 timmar á 1 400 kr/tim. Detta motsvarar 1,1 miljon kr per år. Denna kostnad skulle sedan omfatta 10 procent av en årsarbetskraft, vilket motsvarar 160 timmar per år, vilket med samma timkostnad ger en årskostnad på 224 000 kr.

Vad gäller anpassningen av databasen BUMS uppskattas denna kostnad till 100 000 kr. En lösning med att använda fotoutrustning som Transportstyrelsen har vid Trafikverkets provtagningsstationer, skulle detta leda till ytterligare en utvecklingskostnad på omkring 150 000 kr. För att förenkla kontrollverksamheten för polis och Kustbevakning, får denna kostnad anses vara nödvändig.

Genom att använda ett befintligt system som redan är i bruk finns det stora möjligheter att hålla nere kostnaderna för Transportstyrelsen. Att bygga ett helt nytt system skulle bli mycket kostsamt och inte stå i proportion till syftet med förslaget. Lösningen att använda BUMS skulle även kunna användas om man i ett

senare skede väljer att utöka krav på behörighetsbevis till att omfatta även andra fritidsbåtstyper.

Till skillnad mot vad som gäller för exempelvis förarutbildning för snöskotrar föreslås inte i denna promemoria att utbildningsanordnare först ska godkännas av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har uppskattat kostnaden för att införa ett sådant förfarande där de skulle auktorisera utbildningsanordnare. Jämförelse har skett med den modell som Transportstyrelsen arbetar efter vad gäller avgifter för utbildningsanordnare för sjöfart. Kostnaderna enligt den modellen uppskattas enligt följande:

För prövning av kurs tar Transportstyrelsen ut en fast avgift om 4 000 kronor (år 2015) samt en avgift om 2 000 kronor/provkurs. En fast avgift om 10 000 kronor tas ut för prövning av kvalitetsnormsystemet. En årlig tillsynsavgift om 6 000 kronor tillkommer (prövning av kvalitetsnormssystem samt kursavgift). Det innebär en fast kostnad per år med 20 000 kr och därutöver 2 000 kr per kurs som hålls. Utbildningsanordnarnas avgifter bör täcka Transportstyrelsens kostnader för tillstånd och tillsyn. För att få föreskrifter, nödvändiga rutiner för godkännanden, tillsynsprocesser och fungerande system för behörighetsutfärdande med mera på plats uppskattas att det under två år behövs sex till sju årsarbetskrafter, vilket medför en kostnad på 14-17 miljoner kronor. Denna uppgift är hämtad från andra tidigare bedömningar av liknande system.

Mot bakgrund av kostnadsredovisningen ovan finns det såväl ekonomiska som administrativa skäl att inte lägga ett krav på att utbildningsanordnarna ska vara godkända av Transportstyrelsen. Beaktar man även att det redan i dag finns en fungerande struktur med examinatorer och att kvaliteten på kunskapen hos användarna i stället säkras genom den obligatoriska examinationen, får även det ses som ett skäl att inte införa krav på godkända utbildningsanordnare. Att inte införa ett sådant krav kan även leda till att nya utbildare etableras och att onödigt regelkrångel undviks.

Sammanfattningsvis bedöms Transportstyrelsens kostnader för utveckling av befintliga system uppgå till 100 000 kr+150 000 kr, d.v.s. 250 000 kr som en engångskostnad. Till detta ska läggas en personalkostnad under övergångsperioden med 1 100 000 kr/per år. Därefter

beräknas kostnaden för personal uppgå till 224 000 kr årligen. Utöver dessa kostnader för Transportstyrelsen tillkommer kostnader för informationsinsatser, se kap. 8.1.6.

Kostnaderna för de kontrollerande myndigheterna polisen och Kustbevakningen bedöms inte öka i någon större omfattning, utan kontroll av förarbevis för vattenskoter bedöms kunna ske inom den redan befintliga kontrollverksamheten. Inte heller kostnaderna för Åklagarmyndigheten samt de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna bör påverkas i någon större utsträckning. Mot bakgrund av det relativt sett dåliga underlaget om då vattenskoterförare är inblandade i de ingripanden och de sjöövervakningsinsatserna som görs från polisens och Kustbevakningens sida vad gäller överträdelser på området, se kap 5.1, får detta dock bli ett antagande.

Genom att inte föreslå ett alternativ med möjlighet att kunna återkalla ett förarbevis undviks administrativa kostnader för Transportstyrelsen som inte står i proportion till förväntat antal ärenden.

8.5 Förslaget ur ett EU perspektiv

I samband med det samråd som hållits har flera intressenter uttryckt en oro för om ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter strider mot EU-rätten och om det kommer att ses som ett handelshinder. Bakgrunden är att tillämpningen av vattenskoterförordningen har prövats i ett par mål i svensk domstol och där EU-domstolen vid två tillfällen lämnat förhandsavgöranden utifrån ett handelsrättsligt perspektiv. EU-domstolen har funnit att regleringen i sig inte är sådan att förordningen strider mot EU-rätten men att för att den ska kunna tillämpas ställs det höga krav på länsstyrelserna att avskilja områden där vattenskoteråkning ska vara möjligt.

Ett obligatoriskt krav på förarbevis för vattenskoter ställer inga krav på produkten i sig utan författningsförslaget är riktat mot användarna för att öka deras kompetens. Förslaget medför inte heller något generellt förbud mot att använda vattenskotrar eller några diskriminerande inslag mot olika typer av vattenskotrar. Förslaget medför inte några begränsningar mot var produkten är tillverkad eller på annat sätt genom särkrav på importerade vatten-

skotrar jämfört med eventuell inhemsk produktion. Slutligen finns det inte något i förslaget som medför att vattenskotrar inte får saluföras på den svenska marknaden som produkt. Något allmänt handelshinder kan därmed inte anses föreligga.

Det finns flera samverkande motiv för att införa ett förarbevis för vattenskotrar. Ett av dem är ökad säkerhet och förståelse för sjöregler och farvattnets användare. Mot den bakgrunden finns det utrymme i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden bl.a. att inom transportområdet hålla obligatoriska utbildningar och att anordna kunskapsprov. Den samantagna bedömningen är därför att förslaget inte strider mot de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

8.6 Behov av särskilda informationsinsatser

När det kommer till informationsinsatser kommer dessa i huvudsak att rikta sig till privatpersoner. En jämförbar informationsinsats kan göras med uppdrag som Transportstyrelsen haft angående förbud för toalettavfall avseende fritidsbåtar. Vid denna informationskampanj har Transportstyrelsen en budget på 500 000 kr per år under tre år, d.v.s. sammanlagt 1,5 miljoner kr. Budgeten avses täcka mässdeltagande, material, semiarier och föreläsningar m.m. Informationsinsatser bör även kunna ske genom olika intresseorganisationers tidskrifter.

8.7 Administrativa kostnader

Med administrativa kostnader avses upprättande, lagring och överföring av information.

För generalagenter och återförsäljare uppstår inte genom förslaget några direkta rapporteringskrav eller liknande. Inte heller några administrativa kostnader antas uppstå.

För examinerarna kommer förslaget leda till en rapporteringskyldighet av de personer som klarat sitt prov. Mot bakgrund av att det uppskattningsvis finns 10 000-15 000 vattenskotrar och att endast ett fåtal av dess användare har någon slags behörighetsutbildning bör detta leda till att uppskattningsvis 10 000-12 000

personer behöver genomgå en utbildning och avlägga ett kunskapsprov. Motsvarande uppgifter måste examinatorerna rapportera för att provtagaren ska erhålla sitt förarbevis för vattenskoter. Om inrapportering tar 2 minuter per provtagare innebär detta en sammanlagd arbetstid på omkring 333-400 timmar för examinatorerna vad avser administrativa åtaganden. Examinatorerna kompenseras för denna tid genom ersättning från provtagningsavgiften då ersättning för examinator utgår per avlagt kunskapsprov. Redan i dag har examinatorer en motsvarande rapporteringsskyldighet till NFB vad avser förarintyg för fritidsbåtar. Författningen leder därför inte till några ändrade rutiner men till en större mängd hantering av ärenden då hantering hos examinatorerna i sak inte kommer innebära några administrativa skillnader. Arbetsinsatsen bedöms som nödvändig för genomförande av förslaget.

För den ideella organisationen NFB:s vidkommande tillkommer uppgiften att registrera resultat av godkända kunskapsprov i Transportstyrelsens utbildarwebb BUMS. Omfattningen av registreringsskyldigheten motsvarar den som examinatorerna kommer att behöva göra till NFB. Häri ligger förvisso ett dubbelarbete då möjlighet finns att kunna låta examinatorer direkt rapportera godkända provresultat till Transportstyrelsen. Skälet att inte välja en sådan lösning är att NFB förväntas vara den instans som ansvarar för examinatorer, utbildningsinnehåll samt kunskapsprov. Även historiskt sett finns det starka argument att hålla registrering av de nautiska utbildningar som finns att tillgå inom fritidsbåtlivet samlade på ett ställe. NFB:s register omfattar även inskanning av provresultat, vilket Transportstyrelsens BUMS inte omfattar. Själva utfärdande av ett förarbevis för vattenskoter hamnar således i BUMS och kvarstår under Transportstyrelsens kontroll.

8.8 Övriga kostnader

Avsikten med förslaget är att utbildning, examination och förarbevis ska följa den motsvarighet som redan i dag finns genom frivilliga fritidsbåtutbildningar i NFB:s regi. Det innebär i praktiken att det redan finns ett upparbetat system med väl fungerade kanaler. Någon större förändring i arbetssätt kan därför inte förväntas. Som nämnts i kap 4.1.5 pågår för närvarande ett arbete inom NFB

med revidering av kursupplägg där NFB planerar att infoga en vattenskoterspecifik utbildningsmodul med inriktning på fart och säkerhet. Denna modul är även tänkt att rikta sig mot andra snabbt gående fritidsbåtar. Behovet av utbildningsinsatser för utbildare och examinatorer uppskattas till 6 timmar.

8.9 Hur förslaget i övrigt påverkar företag och andra

Införande av ett krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskoter bör leda till att antalet personer som utbildar sig och tar examen kommer att öka i motsvarande omfattning av vad som anges ovan. Förslaget kommer därför leda till att utbildningstillfällena utökas, Det finns således en möjlighet att antalet utbildare kan komma att öka. Den föreslagna regleringen riktar sig i huvudsak mot enskilda användare av vattenskotrar. Krav på examination som föregås av en utbildning skapar dock möjlighet för såväl stora som små företag att kunna växa på lika villkor. Förslaget som det är utformat kan annars inte anses föranleda behov av någon särskild reglering i avsikt att ta hänsyn till små företag.

8.10 Kostnader och förslag till finansiering

Huvudprincipen för en reglering enligt förslaget i denna promemoria bör vara självfinansiering, där användarna bör stå för den huvudsakliga kostnaden. Då det initialt kommer att behövas insatser för utveckling av system m.m. kan det inte anses rimligt att hela denna kostnad ska återspeglas i en avgift. På sikt bör dock ett förarbevis helt avgiftsfinansieras.

Förslag är att Transportstyrelsens uppstartskostnader och implementering av systemet under uppstartsfasen finansieras inom myndighetens befintliga anslagsram.

Vad beträffar kontrollerande myndigheter och kostnader för Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolar och de allmänna förvaltningsdomstolarna, bör även dessa kostnader rymmas inom ramen för befintliga anslag.

9 Författningskommentarer

Förslag till Lag om förarbevis för vattenskoter

1 §

Lagen behandlar vilka krav som ställs för att uppnå behörighet att få föra en vattenskoter.

2 §

Paragrafen hänvisar till den befintliga definitionen av vattenskoter som finns i 1 § förordning (1993:1053) om användning av vattenskoter. Härvid anges att denna definition även ska tillämpas på de farkoster som avses i denna lag.

3 §

I paragrafen fastställs uttryckligen att det krävs ett giltigt förarbevis för att få föra en vattenskoter. Avsaknad av ett sådant förarbevis kan leda till straffrättsliga påföljder, vilka behandlas i 11 och 12 §§. Om föraren har ett giltigt förarbevis för vattenskoter kan det presumeras att denna har tillgodogjort sig förväntade kunskapskrav.

4 §

I paragrafen anges att Transportstyrelsen får utfärda förarbevis för vattenskoter till den som fyllt 15 år. Tillsammans med 16 § 3 p kan regeln kompletteras med regler om vilka grunder i övrigt som måste föreligga. I 3-4 §§ förslag till förordning till denna lag anges de fall då ett förarbevis för vattenskoter kan utfärdas.

Som krav föreslås att den som för vattenskoter ska ha fyllt 15 år. Detta gäller även personer som ansöker om ett förarbevis för vattenskoter med stöd av examen från andra nautiska utbildningar.

5 §

I dag utses examinatorer för *förarintyg för fritidsbåt* av NFB. I paragrafen ges en möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att överlåta de i paragrafen aktuella uppgifterna till en sådan organisation. I huvudsak handlar det om ansvar för uppgifter att utse anordnare av kunskapsprov (examinatorer) men också möjlighet att bestämma innehåll och utformning i ett kunskapsprov samt att administrera och registrera kunskapsprov. Vad gäller de verkställande och administrativa uppgifterna bör dessa begränsas till att endast omfatta en juridisk person då det inte kan anses vara ändamålsenligt att fler möjligheter finns att föra register och fatta beslut om att utse anordnare av kunskapsprov.

En avgift för att anordna kunskapsprov bör vara skälig och i princip motsvara de kostnader som anordnande av kunskapsprov medför.

6 §

Det är viktigt att skilja på funktionen att utbilda och att examinera. I de behörighetsutbildningar som administreras av NFB i dag är det inte ovanligt att utbildare också anordnar kunskapsprov. För att undvika jäv, eller misstanke om jäv, är det därför viktigt att skilja på dessa två uppgifter. Det finns skäl att införa en sådan regel. Ett missbruk bör leda till att man förlorar sin rätt att examinera.

7-9 §

I paragraferna anges under vilka förutsättningar ett förarbevis är giltigt. Då krav uppställs på att ett förarbevis ska förses med ett fotografi finns det skäl att tidsbestämma dess giltighet. Om en innehavare inte förnyar sitt förarbevis för vattenskoter bör det upphöra att gälla.

10 §

I paragrafen regleras att ett giltigt förarbevis ska finnas med vid färd. Det ställer krav på utformningen och förutsätter att det utformas i plast. Det kan finnas omständigheter då föraren har ett giltigt förarbevis för vattenskoter men av någon anledning är förhindrad att ha med detta vid färd. Möjlighet till undantag från kravet att det ska tas med bör därför finnas om det lätt går att fast-

ställa förarens identitet så att kontroll kan utföras, jmf. 13 § 2 st 2 p.

11 §

Paragrafen har tillkommit för att underlätta polisens och Kustbevakningens kontroll vid sjöövervakning. Det handlar om rätt att stoppa en vattenskoter för att kunna utföra kontroll. Även befogenhet att föra vattenskotern till land föreslås. Det får anses orimligt att en förare som saknar giltigt förarbevis efter kontroll får fortsätta sin färd. Möjlighet för polis eller tjänsteman vid Kustbevakningen att transportera/köra vattenskotern till platsen för exempelvis starten för färden bör därför ges.

12-13 §§

Paragraferna behandlar påföljder för olovligt förande av vattenskoter och underlåtenhet att medföra ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Det föreskrivs att den som uppsåtligen framför en vattenskoter utan att vara berättigad till det kan dömas till böter. Det är därför upp till den som framför vattenskoter att känna till behörighetskravet.

14-15 §

Paragraferna innehåller regler om när beslut enligt lagen gäller och om överklagande av beslut. Beslut enligt lagen gäller som huvudregel omedelbart om inget annat anges.

16 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden som behövs i lagen. I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska ges huvudansvaret för att administrera ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter men med möjlighet att kunna delegera uppgifter till NFB eller annat motsvarande organ. Genom bemyndigandena ges möjlighet för Transportstyrelsen att utforma sådana regler. Huvudansvaret ankommer dock på Transportstyrelsen som ansvarig myndighet.

17 §

I förslag till förordning till denna lag uppräknas i 8 § tre undantag från krav på obligatoriskt förarintyg för vattenskoter.

Polis och tjänsteman vid Kustbevakningen behöver inte ett förarbevis för vattenskoter under tjänsteövning.

Vad gäller organiserad tävlingsverksamhet inom ett i förväg avlyst område har lämpligheten att framföra vattenskoter inom området i förväg prövats av länsstyrelsen. Vidare är risken att möta andra trafikanter mycket liten om avlysning skett på ett riktigt sätt. Genom detta undantag finns det även möjlighet för ungdomar som utövar sporten att kunna fortsätta tävla och träna under kontrollerade förhållanden. Liknande undantag finns för motorsport på land.

Slutligen ges en möjlighet för kommersiella aktörer som bedriver uthyrningsverksamhet att fortsätta sin verksamhet. Krav uppställs på att detta ska ske under planerade förhållanden och i sådan omfattning att det sker med en instruktör som själv har ett förarbevis för vattenskoter. Avsaknad av en behörig instruktör vid vattenskotersafari bör leda till att de deltagare som inte har ett giltigt förarbevis gör så olovligen.

Uppdrag att utreda införande av förarintyg för vattenskoter



REGERINGSKANSLIET

Promemoria

2014-08-15

N2014/3447/TE

Näringsdepartementet

Transport

Kersti Karlsson

Linnéa Lundström

Gemensam beredning med SB SAM, M NM, Fi BA, Fö
SSK, Ju PO, L JFS, N ENT, N RS inryggs 2014-08-15

Uppdrag att utreda införande av förarintyg för vattenskoter

Bakgrund och skäl för utredningen

Vattenskotrar används av personer i olika ålderskategorier som har mycket blandade kunskaper om vilka bestämmelser som gäller när man befinner sig i allmän farled. Främsta användningsområden är sport- och fritidsaktiviteter. För att höja kunskapsnivån hos användare av vattenskotrar vad gäller sjöregler och beteende till sjöss samt miljöpåverkan bör det undersökas om införande av någon form av förarbevis är en lämplig åtgärd. Ett införande av någon form av behörighet kopplad till ett utbildningskrav kan förväntas innebära bättre allmän kunskap om framförande/sjösäkerhet och miljöfrågor hos dem som vill köra vattenskoter. Den som redan har det frivilliga förarintyg som finns för mindre fritidsbåtar ska dock inte behöva ta något särskilt bevis för vattenskoter.

En utbildning bör i princip motsvara den utbildning som idag sker frivilligt för förarintyg för fritidsbåtar. Utbildningen har utvecklats av Sjöfartsverket inom ramen för samarbetet med Nämnden för Båtlivsutbildning (NFB). Utarbetande och examination samt utlärdande av förarintyg för vattenskoter bör administrativt ske på liknande enkla sätt som sker beträffande förarintyg (dvs. Transportstyrelsen delegerar till NFB att utse examinatoreer).

Vad ska utredaren undersöka?

- Möjligheterna och lämpligheten i att införa krav på en obligatorisk utbildning och ett förarbevis för att få framföra vattenskoter. Utredaren ska då ta hänsyn till det frivilliga förarintyg som finns för fritidsbåtar. Innehavare av sådant intyg ska inte behöva ta något särskilt bevis för vattenskoter.

- Konsekvenserna för privata och offentliga aktörer samt för enskilda individer av att införa krav på en obligatorisk utbildning och ett förarbevis för vattenskoter.
- Kartlägga om det finns lämpliga utbildare/examinatorer och i så fall ange vilken myndighet som eventuellt ska godkänna utbildarna.
- Utredaren bör dessutom beakta att en modell för förarbevis bör bygga på befintliga system som det som i dag finns för förarintyg för fritidsbåtar i syfte att inte skapa onödig byråkrati.
- Utredaren ska även undersöka hur polisen och andra myndigheter ska kontrollera att de krav som ställs är uppfyllda.
- I sitt arbete ska utredaren tillvarata regler om och erfarenheter av förarbevis för liknande fordonskategorier som mopeder, snöskotrar, fyrhjulingar och motoreyklar.

Samråd och redovisning av uppdraget

Samråd ska ske med branschaktörer (förare/ägare av vattenskoter och vattenskoterbranschen, t.ex. försäljning och uthyrning) och med kontrollerande och reglerande myndigheter som Transportstyrelsen, Havs- och Vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelser, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen m.fl.

Utifrån utredningens slutsatser ska utredaren formulera ett författningsförslag till införandet av obligatorisk utbildning och ett förarbevis för att få framföra vattenskoter.

Utredaren ska slutligen upprätta en konsekvensbeskrivning och lämna finansieringsförslag för eventuella ökade statliga kostnader som följer av författningsförslaget.

Uppdraget ska redovisas senast den 15 oktober 2014.

Förslag nya kunskapsfordringar gällande Förarintyg för fritidsbåt



Nämnden för båtutbildning, NFB

The Swedish Council for the Education and Training of Yachtsmen

Förslag nya kunskapsfordringar gällande Förarintyg för fritidsbåt

Nämnden för båtutbildning, NFB, upprättar och fastställer krav på intyg för fritidsbåtförare. NFB utövar kunskapskontroll av den som provas och har administrativt ansvar för dessa intyg samt registrering av dessa intyg. I nämnden ingår Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet och Transportstyrelsen.

Allmänt om Förarintyg för fritidsbåt

Gäller från den 1 januari 2016 och ersätter fordringar daterade 2015-01-01.

Förarintyg för fritidsbåt är ett intyg om att innehavaren vid förhöret visat sig ha teoretiska kunskaper om att föra fritidsbåt i skyddade vatten, i dagsljus och goda siktförhållanden samt hur man visar godt sjömanskap.

För att få Förarintyg, ska den sökandes kunskaper provas av en förhållningsförrättare, auktoriserad av NFB. Lista över, av NFB auktoriserade, förhållningsförrättare finns på NFB:s webbsida, www.nfb.a.se. Avgift för förhöret är 450 kronor.

Förutsättningar

För erhållande av Förarintyg gäller nedan angivna förutsättningar och kunskapsfordringar:

- Förhöret ska bestå av ett skriftligt prov. Vid behov kan det skriftliga provet kompletteras med muntligt förhör, med utgångspunkt från resultatet av det skriftliga provet.
- Inget praktiskt prov ingår.
- Det skriftliga provet skall genomföras på högst 1,5 timma.
- Den provande ska under kalenderåret fylla lägst 12 år.

Vid förhörets slut ska förhållningsförrättaren meddela om den provande har godkänts eller ej.

Kunskapsfordringar

I det följande avses med:

Kännedom att en sökande utan krav på detaljkunskap, på ett i huvudsak riktigt sätt, kan redogöra för aktuellt avsnitt.

Kunskap att en sökande med krav på detaljkunskap, på ett riktigt sätt, kan redogöra för aktuellt avsnitt.

Färdighet att en sökande under realistiska tidsförhållanden praktiskt kan lösa aktuell uppgift på ett godtagbart sätt.

Svenska pappers – och elektroniska sjökort, symboler och förkortningar i korten

Kännedom om olika slag av svenska pappers- och elektroniska sjökort.

Kunskap om symboler som är viktiga vid navigering inomskärs. Detta gäller såväl pappers- som elektroniska sjökort.

Kännedom om att det kan vara andra symboler i elektroniska sjökort.



Nämnden för båtlivsutbildning, NFB

The Swedish Council for the Education and Training of Yachtsmen

- Kunskap** om gällande utmärkningssystem, sjövägsmärken samt fasta sjömärken, som ska beaktas vid förande av båt.
- Kunskap** om hur man väljer sjökort, både pappers- och elektroniska sjökort, med rätt skala för att få rätt information.
- Kunskap** om olika sjökorts, både pappers- och elektroniska sjökorts, möjligheter och begränsningar.

Navigering

- Kunskap** om 360°-systemet.
- Känedom** om klockmetoden.
- Känedom** om kompassen samt påverkan av magnetiska föremål.
- Kunskap och färdighet** i att mäta distanser och att ta ut kurser. Utföra enklare fart-, tid- och distansberäkningar. Markera ett läge med känd latitud och longitud samt positionsbestämma en i sjökortet angiven punkt.
- Kunskap och färdighet** i att bestämma positionen genom optiska observationer.
- Känedom** om hur man med ledning av pappers- och elektroniska sjökort planerar sin färd.
- Kunskap** om hur man, med ledning av pappers- och elektroniska sjökort samt observationer av omgivningen, navigerar dagtid.
- Känedom** om betydelsen av överskalning/underskalning samt zoomning vid användande av navigator.
- Känedom** om olika hamn- och gästhamnsguider.

Säkerhet, sjömanskap och sjukvård

- Känedom och förståelse** om båtars svallegenskaper samt hur svall påverkar andra båtar, bryggor, mm.
- Känedom och förståelse** om att ta hänsyn till människor och natur, minska risker, hålla lämplig fart, mm.
- Känedom** om olika sätt att visa hänsyn i hamn.
- Känedom** om förtöjning och losskastning samt användning av spring.
- Känedom** om åtgärder vid hårt väder samt om metoder och principer för ankring.
- Färdighet** att utföra dubbelt halvslag, dubbelt halvslag kring egen part, påstek samt hur man belägger en knap.
- Känedom** om vikten av förebyggande underhåll samt kontroll av båtens bränsle-, smörj-, kyl- och elsystem före, under och efter färd.
- Känedom** om vilka åtgärder och manövrer som kan vidtas vid "man överbord" och vid ombordtagning av nödställd.
- Känedom** om lämplig säkerhets- och nödutrustning för fritidsbåtar samt hur den används.
- Kunskap** om när och hur brandsläckare, räddningsväst, flytplagg och annan säkerhets- och nödutrustning ska användas.
- Kunskap** om olika sätt att kalla på hjälp.
- Kunskap** om skyldigheten att ingripa och hjälpa nödställda, där detta kan ske utan fara för egen säkerhet (sjölagen 6 kap. 6 §)

Miljö

- Känedom** om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, 2 kap. 2 §, 4 §



Nämnden för båtlivsutbildning, NFB

The Swedish Council for the Education and Training of Yachtsmen

Kännedom om svenska bestämmelser för natur- och djurskyddsområden samt hänsynsområden.

Kännedom om hantering av miljöfarligt material, som kan förekomma i samband med fritidsbåtar.

Kännedom om miljövänligt framförande av motorbåtar med tanke på svall, buller och luft-föroreningar.

Kännedom om förbudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i vattnet.

Väder och vind

Kännedom om var man kan få tag på väderinformation och gränser för prognosområden.

Kännedom om bymoln och om sjöbris.

Lagar och regler

Sjölagen (SFS 1994:1009)

Kännedom om sjölagens bestämmelser (kapitel och paragraf):

Definition av skepp och båt samt fartyg (1 kap. 2 och 3 §§).

Fartygs sjövärdighet, bemanning (1 kap. 9 §).

Befälhavarens skyldigheter för fartygets sjövärdighet (6 kap. 1 §).

Befälhavarens skyldigheter att framföra fartyget med iakttagande av gott sjömanskap (6 kap. 2 §).

Befälhavarens skyldigheter vid sjönöd (6 kap. 6 §).

Redaransvar (7 kap. 1 §).

Befälhavarens skyldigheter vid sammanstötning (kollision) mellan fartyg (8kap. 4 §).

Straffansvar vid brist i sjövärdighet (20 kap. 1 §) samt vid brist i gott sjömanskap (20 kap. 2 §).

Straffansvar vid störande hastighet eller annan störning av omgivningen (20 kap. 3 §).

Straffansvar för sjöfylleri (20 kap. 4 §) samt grovt sjöfylleri (20 kap. 5 §).

Straffansvar för underlåtenhet att bistå andra vid sjönöd (20 kap. 7 §).

Straffansvar för smitning från eller försummelse vid sjöolycka (20 kap. 8 §).

Fartygssäkerhetslagen (2003:363)

Kännedom om fartygssäkerhetslagens bestämmelser om (kapitel och paragraf):

Passagerarfartyg (1 kap. 3 §).

Allmänna krav på fartyg och bemanning (2 kap. 1-6 §§).

Sjötrafikförordningen (1986:300)

Kännedom om sjötrafikförordningens bestämmelser (kapitel och paragraf):

Definition av fartyg (1 kap. 1 §) samt gott sjömanskap (1 kap. 5 §) samt hälsokrav och alkoholpåverkan mm (1 kap. 6 §).

Förbud att förtöja vid sjömärken, mm (3 kap. 5 §).

Ansvarsbestämmelser (5 kap. 1 § punkterna 1, 2 och 5)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler



Nämnden för båtlivsutbildning, NFB
The Swedish Council for the Education and Training of Yachtsmen

- Kännedom** om Definitioner, Bilaga 2 Avsnitt 1.
Kunskap om Dykning, Bilaga 2 Avsnitt 3-2.
Kännedom om Hög fart, blått blixtljus, Avsnitt 5.1 samt 5.4.
Kännedom om Möten i trånga farvatten, Bilaga 2 Avsnitt 7.3-5
Kännedom om Linfärja, Bilaga 2 Avsnitt 7.13-15.

De internationella sjövägsreglerna

Del A – Allmänt

- Kännedom** om tillämpningsföreskrifter, bestämmelser om ansvar och definitioner för att rätt kunna tillämpa de internationella sjövägsreglerna främst med avseende på vad som nedan anges under respektive kapitel.

Del B - Styrnings- och seglingsregler

- Kunskap** om samtliga regler, med undantag för Regel 9 c, e, Regel 10 i, k, l samt Regel 18 c-f.

Del D - Ljud- och ljussignaler

- Kunskap** om ljudsignaler som ska avges från fartyg: (●●●, ≥ ●●●●●)
Definitioner (Regel 32), Ljudsignalutrustning (Regel 33 b), Manöver- och varningssignaler (Regel 34 a, d samt e).
Kunskap om nödsignaler (Regel 37 samt Annex 4, 1 a-k samt 2).

Förslag till kunskapsfordringar för erhållande av förarbevis för vattenskoter



Nämnden för båtlivsutbildning, NFB
The Swedish Council for the Education and Training of Yachtsmen

Förslag till kunskapsfordringar för erhållande av förarbevis för vattenskoter

Nämnden för båtlivsutbildning, NFB, upprättar och fastställer krav på intyg för fritidsbåtförare. NFB utövar kunskapskontroll av den som prövas och har administrativt ansvar för dessa intyg samt ansvar för registrering av dessa intyg. I nämnden ingår Transportstyrelsen, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet.

Allmänt om förarbevis för vattenskoter

Gäller från den 1 januari 2016.

Förarbevis för vattenskoter är ett intyg om att innehavaren vid förhöret visat sig ha teoretiska kunskaper om att föra vattenskoter inomskärs i skyddade vatten i dagsljus och goda siktförhållanden samt hur man visar gott sjömanskap.

För att erhålla förarbevis för vattenskoter, ska den sökandes kunskaper prövas av en förhållningsförrättare, auktoriserad av NFB.

Lista över, av NFB auktoriserade, förhållningsförrättare finns på NFB:s webbsida, www.nfb.a.se
Avgift för förhöret är XXX kronor.

Förutsättningar

För erhållande av förarbevis för vattenskoter gäller nedan angivna förutsättningar och kunskapsfordringar.

Sökande ska före prövningen ha:

- Förarintyg för fritidsbåtar
- Fyllt XX år. Det teoretiska provet kan avläggas i förväg, dock ska det ske tidigast under det kalenderår som aktuell ålder för att framföra vattenskoter uppnås.

Förhöret ska bestå av ett skriftligt prov.

Inget praktiskt prov ingår.

Det skriftliga provet ska genomföras på högst 1 timma.

Det skriftliga provet kan vid behov kompletteras med muntligt förhör med utgångspunkt från resultatet av det skriftliga provet.

Vid prövningens slut ska förhållningsförrättaren meddela om den prövade godkänts eller ej.



Kunskapsfordringar

I det följande avses med:

<i>Anpassar:</i>	Eleven justerar sitt beteende till en viss nivå.
<i>Använder:</i>	Eleven gör något utifrån sin kunskap.
<i>Bedömer:</i>	Eleven bedömer sin förmåga.
<i>Redogör:</i>	Eleven beskriver och reflekterar över ett kunskapsområde eller förlopp.
<i>Upplever och inser:</i>	Eleven deltar och förstår.
<i>Utför:</i>	Eleven genomför en uppgift.
<i>Värderar:</i>	Eleven tar ställning till och förklarar varför.
<i>Återger:</i>	Eleven kan återge fakta med viss förståelse av vad fakta står för.

Riskutbildning del 1: Alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt

Syfte och mål

Riskutbildning del 1 syftar till att ge eleven kunskap och insikt om hur alkohol, andra droger, trötthet eller andra beteenden och faktorer kan påverka körförmågan. Eleven ska även få kunskap och insikt i vilka konsekvenserna kan bli samt vad som ökar riskerna och hur de kan undvikas.

Eleven ska efter genomgången utbildning inse betydelsen av att ta avstånd från alkohol och andra droger i samband med körning samt vikten av att vara utvilad och koncentrerad som förare.

Utbildningen ska ge stort utrymme för reflektion och diskussion.

Teori

Målet är uppnått när eleven:

<i>Återger:</i>	Omfattningen av sjöfylleriet. De regler som gäller för sjöfylleri och trötthet. Skillnaderna i olycksstatistiken mellan olika åldersgrupper samt mellan män och kvinnor. Hur riskerna vid framförande av vattenskoter kan påverkas av faktorer som kön, ålder, personlighet, livsstil, gruppstillhörighet och grad av båterfarenhet. Hur efterlevnaden av sjösäkerhetsreglerna kan påverkas av faktorer som medpassagerare, mobiltelefon, stress, lek, badande mm.
<i>Redogör för:</i>	Hur alkohol och andra droger påverkar kroppen, beteendet och körförmågan på kort och lång sikt. Vilka konsekvenserna kan bli om man kör påverkad av alkohol eller andra droger eller om man åker med en förare som är påverkad.



Nämnden för båtutbildning, NFB

The Swedish Council for the Education and Training of Yachtsmen

Vad man kan göra för att undvika att man själv eller andra kör eller åker med förare påverkade av alkohol eller andra droger.
 Vilken betydelse sömnen har och hur trötthet kan påverka föraren i samband med körning.
 Hur man kan känna igen och uppmärksamma trötthetskänslan.
 Hur man undviker de risker som trötthet medför i samband med körning.
 Hur förarbeteendet påverkas av attityder och värderingar samt vilka konsekvenser det kan få.

Självvärdering

Målet är uppnått när eleven:

Bedömer: Sin förmåga och motivation att undvika de beteenden och andra faktorer som kan medföra risker i trafiken på sjön.

Värderar: Det egna ansvaret för sin egen och andras säkerhet på sjön.

Riskutbildning del 2: Hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden

Syfte och mål

Riskutbildning del 2 ska belysa svårigheterna med körning på skyddade vatten, i svall och vågor samt möjligheterna att undvika risker förknippade med sådan körning.

Utbildningen syftar också till att eleven ska inse hur olycksrisk har samband med hastighet och bristande uppsikt samt hastighetens och skyddsutrustningens betydelse vid olyckor. Genom att förstå dessa samband förväntas eleven få förståelse för betydelsen av att anpassa sin hastighet, hålla utlik och köra med säkerhetsmarginaler, undvika risker samt upprätthålla ett gott sjömanskap.

Utbildningen syftar dessutom till att ge eleven möjligheter till en realistisk värdering av sin attityd och körförmåga.

Eleven ska ges utrymme för reflektion och diskussion av vad som upplevts under utbildningen.

Teori

Målet är uppnått när eleven:

Redogör för: Anledningar till och konsekvenser av överskattning av sin förmåga. Svårigheten att på ett säkert sätt bedöma svall och våghöjd vid olika väder- och siktförhållanden. Sambandet mellan erfarenhet och förmågan att bedöma risker.



Nämnden för båtlivsutbildning, NFB

The Swedish Council for the Education and Training of Yachtsmen

Vikten av att skapa säkerhetsmarginaler vid körning för att undvika risker.
Händelseförlopp i typiska olyckor och de vanligaste olycksorsakerna samt hur man kan förebygga och undvika dem.
Hur skyddsutrustning används på rätt sätt.
Vilken betydelse tekniska system kan ha för säkerheten.
Betydelsen av fartbegränsningar.
Manövrering för att undvika plötsligt uppdykande hinder.
Olika stopptekniker.
Risker vid körning nära land.
Hur man visar hänsyn mot andra sjötrafikanter och badande.
Gällande sjövägsregler.

Värderar:

Vikten av att använda skyddsutrustning.
Fartens betydelse för konsekvenserna vid en olycka.
Betydelsen av att undvika risker.
Hur farten påverkar svårighetsgraden i olika situationer.
Sambandet mellan fart och stoppsträckor och förmågan att undvika plötsligt uppdykande hinder.
Hur olika typer av sjö och last påverkar vattenskoters beteende.
Sambandet mellan körteknik och vattenskoters uppträdande.
Vilka fördelar, begränsningar och risker som finns med olika tekniska system.

Självvärdering

Målet är uppnått när eleven:

Bedömer:

Sin förmåga att klara en uppkommen risksituation.
Hur egna beslut kan påverka risker.