

Datum
2016-03-14Dnr/Beteckning
TSG 2016-170Ert datum
2016-01-19Er beteckning
N2014/03447/MRTRegeringskansliet
Stefan Zetterlind
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Utredning om införande av obligatoriskt förarbevis för vattenskoter enl. promemoria N214/03447/MTR

Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till en reglering enligt vad som framgår av promemorian. Transportstyrelsen är dock av uppfattningen att hela segmentet av snabbgående fritidsbåtar bör omfattas av ett allmänt förarbevis/båtkörkort, eftersom de problem som påvisats i promemorian inte enbart kan kopplas till vattenskoterkörning.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen är generellt positiv till vad som föreslås i promemorian men har särskilt valt att kommentera lag- och förordningsförslagen samt vissa av punkterna som anses särskilt viktiga.

Förslaget anger bara att vattenskoter endast får föras av den som har giltigt förarintyg. Det saknas dock ett tydligt tillämpningsområde för regleringen. I lagens första alternativt tredje paragraf bör det därför förtydligas att lagen gäller på svenskt sjöterritorium (om det är avsikten).

Enligt 9 § blir ett förarbevis ogiltigt om det inte har förnyats efter föreläggande. Ingenstans i texten beskrivs det vilket föreläggande det är som avses. Ett system där Transportstyrelsen ska förelägga alla innehavare att förnya förarbeviset efter 10 år framstår inte som praktiskt rimligt eller ändamålsenligt. Det bör vara upp till innehavaren att ansvara för att medföra ett förarbevis som inte är utgången. Transportstyrelsen föreslår därför att orden *efter föreläggande* stryks i 9 §.

Av 13 § andra stycket framgår det att straff för framförande av vattenskoter utan medfört förarbevis inte ska dömas ut om "identiteten genast har kunnat fastställas". Transportstyrelsen ställer sig frågande till vad identiteten för

föraren har för betydelse. Även om en person kan styrka sin identitet med exempelvis ett körkort så säger det inget om personens eventuella innehav av förarbevis för vattenskoter. Bestämmelsen borde även vara villkorad med att personens behörighet att framföra vattenskoter genast kan verifieras exempelvis genom kontroll i Transportstyrelsens sjömansregister.

Lagförslagets 16 § innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela vissa föreskrifter. Enligt punkt 5 får föreskrifter meddelas om registrering och administration. Det framgår dock inte vad som avses med detta.

Av 16 § punkt 7 följer ett föreskriftsbemyndigande gällande avgifter för utfärdande av förarbevis. Detta innebär att Transportstyrelsen inte kommer att kunna ta ut avgifter för prövning av ansökan om förarbevis som leder till ett avslag. Enligt principerna för Transportstyrelsens finansiering ska all tillståndsverksamhet i huvudsak täckas av avgifter. Mot bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen att bemyndigandet ändras till att gälla avgifter för prövning av ansökan om förarbevis för vattenskoter. Detta är i linje med befintliga avgiftsbemyndiganden för personliga tillstånd på sjöfartsområdet.

Det bör även övervägas om det i 16 § behövs ett bemyndigande om att meddela föreskrifter om avgifter för överlämnande av uppgifter enligt 5 §.

På sida 7 i promemorian nämns att den som har minst en befälsexamen klass VII ska kunna ansöka om förarbevis för vattenskoter. Transportstyrelsen antar att detta är en felskrivning och att det i stället ska stå befälsexamen klass VIII, vilket styrks av vad som framgår längre fram i promemorian under punkten 4.3.5 på sida 32.

Under punkten 4.2 (sida 26) nämns att det enskilt tyngst vägande skälet för att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskoter är att öka förståelsen och förbättra kunskapsnivån hos förarna vad avser sjöregler och beteenden till sjöss samt den påverkan vattenskotrarna har på djur och växtliv. Transportstyrelsen instämmer i detta men anser också, utifrån erfarenhet från de olyckor som skett, att utbildningen också måste innehålla moment som handlar om den personliga säkerheten. T.ex. måste moment som personlig skyddsutrustning, risker med att falla av skotern i höga hastigheter samt kunskap om hur man rätar upp en vält skoter i vattnet på ett korrekt sätt finnas med i utbildningen.

Ett alternativ till reglering är givetvis att genom särskilda informationsinsatser öka förståelsen och förbättra kunskapsnivån hos förarna.

Transportstyrelsen har dock inte ansett detta vara tillräckligt i det här fallet.

Under punkt 4.2.1 omhändertas åldersgränsen för framförande av vattenskoter. Utredaren till promemorian föreslår en åldergräns på 15 år. Transportstyrelsen anser detta är en väl avvägd åldergräns. Åldersgränsen

sammanfaller med åldern med straffmyndighet samtidigt som den överensstämmer med den åldergräns som är gällande för framförande av moped.

Transportstyrelsen är positiv till vad som sägs under punkt 4.3.4 rörande obligatoriskt kunskapsprov och examinatorer. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att det är kunskapsprovet som blir funktionen för att säkra upp kvalitén på utbildningen och på den inhämtade kunskapen hos de som ansöker om att få erhålla ett förarbevis. Utredaren till promemorian har inte föreslagit någon reglering eller godkännande av den som utbildar för förarbevis vilket Transportstyrelsen anser är positivt. Transportstyrelsen anser att detta borde vara fallet även om kravet skulle breddas från att enbart gälla vattenskoter till att gälla samtliga snabbgående fritidsbåtar. Att reglera utbildaren genom att ställa krav på att dessa ska vara godkända av Transportstyrelsen skulle leda till kostnader för utbildningsanordnaren som i slutändan skulle påverka avgiften för att avlägga provet. Det finns också en överhängande risk att de studieförbund som idag anordnar kurser i t.ex. förarintyg inte skulle kunna fortsätta göra det om krav ställdes på att dessa ska vara av Transportstyrelsen godkända utbildare. Detta eftersom den form i vilken de är organiserade inte tillåter det. Därför förordar Transportstyrelsen i stället särskilt godkända examinatorer precis så som föreslås i promemorian.

Det är också positivt att promemorian under punkten 4.4 nämner möjligheten till delegering av vissa frågor till NFB. Transportstyrelsen har idag ett väl fungerande samarbete med Nämnden för Båtlivsutbildning (NFB) och anser att det är viktigt det finns förutsättningar för detta även i framtiden. Transportstyrelsen ser stora fördelar med att kunna samarbeta med branschföreträdarna i frågor som rör fritidsbåtsegmentet på ett naturligt och bra sätt, och där har NFB en viktig roll att spela.

Detta ärende har beslutats av GD-stabschefen Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristen Johan Stenborg, analytikern Jonas Ekblad och sektionschefen Bo Bergström, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
GD-stabschef