



Handläggare
Daniel Nilsson
Kansli- och utredningsavdelningen

Diarienummer
2016KS/0067

Kommunstyrelsen

Yttrande över utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter

Förslag till beslut

Yttrandet godkänns.

Beslutsnivå

Kommunstyrelsen

Bakgrund

Regeringskansliets utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter har remitterats till Värmdö kommun för yttrande.

Utredningen har initierats mot bakgrund av att användningen av vattenskotrar de senaste åren har ökat. I takt med detta har vissa problem identifierats såsom störande och/eller obetänksamma beteenden, buller i samband med s.k. buskörning samt påverkan på den marina miljön.

Ärendebeskrivning

Regeringskansliets förslag till lag och förordning om förarbevis för vattenskotrar innebär att vattenskotrar enbart får framföras av den som fyllt 15 år och har ett gällande förarbevis för vattenskotrar utfärdat av Transportstyrelsen efter avlagt kunskapsprov. Förarbevis får även utfärdats till den som avlagt kunskapsprov avseende frivilligt förarintyg för fritidsbåt, kustskepparintyg samt sjöbefälsutbildning. Undantag för bestämmelserna gäller polis eller tjänsteman vid Kustbevakningen i samband med tjänsteutövning samt den som deltar i tävlings- eller träningsverksamhet och kommersiellt ordnad vattenskotersafari under vissa begränsningar. Syftet med utbildningen och förarbeviset är, enligt utredningen, att höja kunskapsnivån hos användare av vattenskotrar vad gäller sjöregler och beteende till sjöss samt miljöpåverkan.

Bedömning

I förslag till yttrande ställer sig Värmdö kommun positiv till ett införande av obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar och framför synpunkter om informationsinsatser och efterlevnad av kontrollerande myndigheter. Yttrandet föreslås godkännas.

**Ekonomiska konsekvenser**

Förslag till beslut medför inga direkta ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för miljön

Regeringskansliet bedömer att en utbildning för vattenskoterförare skulle minska problem kopplade till vattenskoteranvändning såsom störande beteendemönster och öka förståelsen och kunskapen hos förare om sjöregler och beteenden till sjöss samt den påverkan som framförande av vattenskoter har på djurs- och växtliv, fartyg och människor som bor och vistas runt sjöar och kuster.

Konsekvenser för medborgarna

Förslaget bedöms påverka både förare och medborgare som vistas vid vatten där vattenskotrar framförs positivt.

Konsekvenser för barn

Regeringskansliets förslag innebär att en 15-årsgräns bestäms för framförande av vattenskotter.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av kansli- och utredningsavdelningen i samråd med kultur- och fritidsavdelningen samt samhällsbyggnads- och tillväxtsektorn.

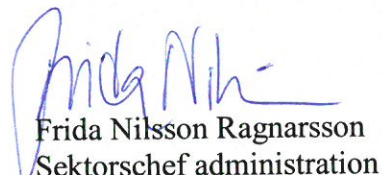
Handlingar i ärendet

Nr	Handling	Biläggs/Biläggs ej
1	Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskotter	Biläggs

Sändlista för beslutsexpediering

Näringsdepartementet


Stellan Folkesson
Kommundirektör


Frida Nilsson Ragnarsson
Sektorschef administration



Yttrande över utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter

Värmdö kommun har beretts tillfälle att yttra sig om utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter, dnr. N2014/03447/MRT. Värmdö kommun har följande synpunkter:

Värmdö kommun är positiv till ett införande av obligatoriskt förarbevis för vattenskoter och delar Regeringskansliets bedömning att en ökad förståelse för sjöregler, beteende till sjöss och miljöpåverkan kan minska störande inslag från vattenskotrar.

För att bestämmelserna ska uppnå önskvärd effekt ser dock Värmdö kommun att informationsinsatser och efterlevnad förtydligas. Värmdö kommun är en skärgårdskommun där fritids- och nöjesaktiviteter är ett viktigt och populärt inslag bland kommunens medborgare och sommargäster. Under sommarmånaderna ökar invånarantalet i Värmdö kommun från 41 000 till ca 100 000 genom turism och sommarboenden. Informationsinsatser bör därför vända sig till både kommuninvånare och sommargäster som berörs. Därtill är det viktigt att frågan prioriteras av kontrollerande myndigheter för att bestämmelserna ska efterlevas av användare.

VÄRMDÖ KOMMUN

Monica Pettersson
Kommunstyrelsens ordförande

Stellan Folkesson
Kommundirektör



Näringsdepartementet

Departementssekreterare

Stefan Zetterlind

08-405 16 45

stefan.zetterlind@regeringskansliet.se

Remiss: Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter

Remissinstanser:

1. Svea hovrätt
2. Kammarrätten i Jönköping
3. Länsstyrelsen i Jönköpings län
4. Länsstyrelsen i Norrbottens län
5. Länsstyrelsen i Skåne län
6. Länsstyrelsen i Stockholms län
7. Länsstyrelsen i Värmlands län
8. Länsstyrelsen i Västerbottens län
9. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
10. Transportstyrelsen
11. Sjöfartsverket
12. Kustbevakningen
13. Polismyndigheten
14. Åklagarmyndigheten
15. Domstolsverket
16. Hav- och Vattenmyndigheten
17. Naturvårdsverket
18. Trafikverket
19. Stockholms kommun
20. Göteborgs kommun
21. Malmö kommun
22. Värmdö kommun
23. Vaxholms kommun
24. Sotenäs kommun
25. Karlskrona kommun
26. Laholms kommun
27. Luleå kommun
28. Växjö kommun

29. Sweboat – Båtbranschens riksförbund
30. NFB – Nämnden för Båtlivsutbildning
31. Sjöräddningssällskapet
32. Sveriges Trafikskolors Riksförbund
33. SVERA – Svenska Racerbåtförbundet
34. Sveriges Hamnar
35. Naturskyddsföreningen
36. Regelrådet

I augusti 2014 uppdrogs åt Regeringskansliet att utreda införande av förarintyg för vattenskoter (N2014/03447/MRT). Utredningen resulterade i promemorian Obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. På området har utredningen föregåtts av bl.a. Ds 2008:32 Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp samt Hav- och Vattenmyndighetens rapport den 29 november 2013 om Vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster.

Promemorian om Obligatoriskt förarbevis för vattenskoter remitteras härmed. Remissinstanserna uppmanas särskilt att yttra sig i frågan om den föreslagna lagens tillämpningsområde.

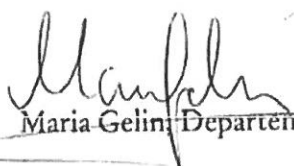
Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast den 15 april 2016. Remissvaren önskas i elektronisk form via e-post till n.registrator@regeringskansliet.se samt till stefan.zetterlind@regeringskansliet.se i både Word- och pdf-format. Vi uppskattar om filnamnet är Regeringskansliets diarienummer utan snedstreck följt av remissinstansens namn (t.ex. "N2015-55575-MRT X-stads kommun.doc"). I remissvaret anges Regeringskansliets diarienummer N2014/03447/MRT. I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Frågor under remisstiden kan ställas till Stefan Zetterlind (stefan.zetterlind@regeringskansliet.se), telefonnummer 08-405 16 45.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.


 Maria Gelin, Departementsråd

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 examinatorer.....	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 båtutbildning (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 alltså 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 vattenskotter 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 fritidskepp (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 färd sätt 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 vattenskoterförordningen 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 vattenskoater 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 vattenskotrar uppger att sammanlagt 3 000-3 200 vattenskotrar omfattas av någon typ av försäkring, vilket motsvarar omkring 30 % av det antal vattenskotrar 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 vattenskotrar 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 vattenskotrar 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 vattenskotrar som presenteras på marknaden i dag är miljövänligare än många motorbåtstyper.

Bakgrund

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 skrämts 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 förhörsförrättare 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 förhörsförrättare 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 förhörförrättaren 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 verk samma 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 vattenskotrar 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 vattenskotrar.

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 vattenskotrar 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 vattenskotrar från miljösynpunkt i dag inte skiljer sig från andra typer av motorbåtar. Tvärtom har de modeller som på senare år framtagits 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 vattenskotrar.

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 vattenskotrar är snarare att öka förståelsen och förbättra kunskapsnivån hos förarna vad gäller sjöregler och beteenden till sjöss samt den påverkan som framförande av en vattenskotrar 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 frångår 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 lärar-kompetensen.

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 godkända 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 deleger-

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 prövningsstationer 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.