

**Näringsdepartementet**

Trafik

Monika Przedpelska Öström

Telefon 08-4054924

Mobil 070-6119549

E-post monika.przedpelska-ostrom@enterprise.ministry.se

Remissammanställning över förslag om ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp, Ds 2008:32

Sammanfattning

En klar majoritet* av remissinstanserna ställer sig positiva till förslaget, även om en övervägande del av dessa förordar justeringar. Justeringarna rör främst skrovlängd, hastighet och undantaget för 55-åringar. Samtliga organisationer ifrågasätter att Sjöfartverket ska ansvara för behörighetskrav och utbildning m.m.

Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben är positiva till införandet av ett obligatoriskt behörighetsbevis, dock inte i enlighet med Näringsdepartementets förslag.

Justitiekanslern, Hovrätten för Skåne och Blekinge, Försvarsmakten, Kriminalvården, Statens Räddningsverket, Sverige Kommuner och Landsting har inget att erinra mot förslaget.

Åklagarmyndigheten avstyrker förslaget och menar att särskilt farliga och klandervärda beteenden i fritidstrafik på sjön kan straffas inom ramen för nu gällande lagstiftning.

Svenska seglarförbundet (SSF) avvisar bestämt förslaget. Skälen till detta är att någon ökning av sjöolyckor med fritidsfartyg inte har kunnat konstateras de senaste åren och att brott till sjöss går utmärkt att beivra med dagens lagstiftning. Övervakning bör, enligt SSF, utföras endast av polismyndighet samt att NFB administrerar dagens behörighetsbevis

* Domstolsverket, Göteborgs Tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Örebro, Domstolsverket, Rikspolisstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Kustbevakningen, Tullverket, Länsstyrelsen i Kalmar Län, Länsstyrelsen i Stockholms Län, Institutet för Sjö- och annan transporträtt vid Stockholms Universitet, Juridiska fakulteten vid Stockholms Universitet, Naturvårdsverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges redareförening för mindre fartyg (SWEREF), Sveriges fartygsbefälsförening (SFBF), IOGT-NTO, Båtlivsutbildarna i Sverige.

utan anmärkning och kostnad för staten; menar SSF. Vidare ser SSF med oro på att en åldersgräns på 15 år för behörighetsbevis kan försämra säkerheten vid juniorseglingar.

Sjösportens samarbetsdelegation har inte kunnat enas om ett enhetligt svar, varför varje båtorganisation svarar för sig. Detta, i sin tur, har inneburit att *Nämnden för båtlivsutveckling* inte kunnat lämna in ett eget svar.

Utöver remissinstanserna har även *Gryts Skärgårdsförening, Mälarhöjdens Båtklubb, Skärgårdarnas Riksförbund, Langbeck Racing HB, Svenska Racerbåtförbundet och Linda Lindenau* lämnat yttranden.

Förslaget

Förslaget kan läsas i sin helhet i departementsskriften 2008:32.

En ny lag om behörighetsbevis, tre olika behörighetsbevis föreslås:

1. Obligatoriskt behörighetsbevis för fritidsbåt ska gälla båtar vars skrovs längd är minst 10 meter *eller* som med motordrift kan framföras med en hastighet av minst 15 knop. Åldersgräns 15 år. Personer som fyllt 55 år vid lagens ikraftträdande undantas från detta krav. En möjlighet för personer som är permanentboende på öar utan bro- eller reguljär färjeförbindelse att undantas föreslås också.
2. Obligatoriskt behörighetsbevis för fritidsskepp (längd minst 12 m och bredd minst 4 meter) - kustskepparintyg.
3. Obligatoriskt behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet ska gälla för fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet av minst 30 knop. Åldersgräns 18 år.

Sjöfartsverket anser att kraven på tre nivåer är rätt avvägd, men längdparametrarna bör sänkas till 8 eller 9 meter. Vidare anser verket att 55-års undantaget även bör gälla för "höghastighetskortet" dock med tillägget att personen kan visa att han/hon sen en viss tid, förslagsvis 5 år, ägd en s.k. höghastighetsbåt. 55-års undantaget bör dock inte gälla fritidsskepp.

Kustbevakningen anser att storleks och hastighetskriterierna bör sänkas till 7 meter och 7 knop. Skälet till det är att antalet fritidsbåtar i storleksklassen 7-10 meter eller med en motorkapacitet om 7-15 knop är mycket stor. Det krävs viss kompetens för att framföra en båt i denna storlek på ett sjösäkert sätt. Ovan nämnda kriterier korresponderar med de internationella sjövägsreglernas bestämmelser om att föra lanternor. Kustbevakningen pekar på tillämpningsproblem som följer av att använda begreppet "hastighet genom vatten". De mätmetoder som kustbevakningen använder sig av idag anger samtliga fart över grund, varför man förordar denna mätmetod. Vidare anser Kustbevakningen att det inte kan förutsättas att en person, som är bosatt på en ö, endast p.g.a. bostadens läge har den kompetens som krävs för att framföra en fritidsbåt. Därför anser KB att en ansökan om utfärdande av behörighetsbevis bör förenas med i vart fall någon form av underlag som styrker den sökandes sjövana. Sjöfartsverkets statistik över omkomna

eller saknade i fritidsbåtsolyckor 2004-2007 visar att en klar majoritet av de omkomna är personer över 50 år, varför en högre åldersgräns än 55 bör övervägas.

Kammarrätten ifrågasätter undantaget för 55-åringar och förordar istället ett dispensförfarande.

Åklagarmyndigheten har inget att erinra mot indelningen av behörighetsbevisen i tre klasser men pekar på problem med de föreslagna undantagen.

Rikspolisstyrelsen ställer sig tveksam till förslaget om undantag för 55-åringar. Vad gäller skrovlängd förslår RPS att skrovlängden sänks till minst 7 meter och att man i den fortsatta beredningen överväger om en viss motorstyrka kan anges som alternativ till hastighet. Vad gäller "höghastighetskortet" förslår RPS att hastigheten ska höjas till 35 knop. På så vis skulle hastigheten korrespondera med Sjöfartsverkets krav om kompletterande högfartsutbildning för förare av fartyg i yrkestrafik.

Brottsförebyggande rådet anser det inte vara förenligt med den föreslagna lagens övergripande syfte att låta alla personer över 55 år eller personer bosatta på vissa orter – oavsett sjökunskap eller erfarenhet - omfattas av undantagsbestämmelserna.

Vägverket noterar att undantaget för 55-åringar inte stämmer överens med statistiken som visar att merparten av de omkomna är män över 50 år.

Justitieombudsmannen anser att analysen av vilka behov som motiverar införandet av en rättslig reglering är alltför vag och kortfattad. Den bristfälliga analysen medför vidare att undantagen för 55-åringar, skärgårdsbor och utländska medborgare kan te sig motsägelsefulla.

Institutet för Sjö rätt pekar på svaga skäl för införandet av nya kompetenskrav men menar att tiden är mogen för införandet av ett obligatorium av det slag som sedan länge är infört i många andra länder. Åldergränsen 15 år bör höjas till 16 år så den överensstämmer med UNECE resolutionen nr 40. Institutet anser det vara motiverat att Sverige ratificerar denna resolution.

Sveriges Advokatsamfund anser att undantaget för 55-åringar urholkar syftet med lagen och bör därför undvikas. Samfundet efterfrågar en närmare analys av nationella och internationella behörighetsbevis, UNECE Resolution nr. 40.

SFBF anser att åldersgränsen för fritidsfartyg för hög hastighet bör sänkas till 15 år så att kravet överensstämmer med övriga krav avseende behörigheter. SFBF ogillar undantagen för 55-åringar och för boende på ö utan bro eller färjeförbindelse.

Skärgårdsredarna anser att alla fritidsbåtar bör omfattas, d.v.s. även segelbåtar. De stödjer Sjöfartsverkets och Sjöpolisens ståndpunkt rörande skrovlängd och motsätter sig ett generellt undantag för de som fyllt 55 år.

Svenska Båtunionen föreslår att de intyg som NFB idag utfärdar bibehålls. SBU föreslår även att förarintyget görs obligatoriskt för förandet av fritidsbåt som har en längd överskridande 7 meter och/eller gör en fart av mer än 10 knop liksom att skepparintyget kvarstår som obligatorium för fritidsskepp. SBU förordar vidare att en regel införs för fritidsbåtar som gör mer än 30 knop och att Sverige ratificerar UNECE resolution nr 40.

Svenska Kryssarklubben föreslår två behörighetsnivåer, ett för fritidskepp (12x4 meter) enligt nu gällande regler för Kustskepparintyg och ett för maskindrivna fritidsbåtar med en kapacitet på 20 knop eller fortare. I det senare fallet ska åldersgränsen vara 16 år. SXX anser att en båts längd är ovidkommande för behörigheten.

Båtlivsutbildarna i Sverige anser att gränsen på 10 meter bör sänkas till 7 meter eftersom många båtar med en längd över 7 meter används på liknande sätt som båtar över 10 meter. Båtlivsutbildarna menar att även "7-metersbåtar" ofta förekommer som sjöräddningsfall. En gräns på 10 meter sänder en underlig signal till båtfolket eftersom skillnaden mellan en båt på 10 meter och ett skepp på 12 meter är marginell. Gränsen på 30 knop är acceptabel, men Båtlivsutbildarna ser gärna en lägre fartgräns.

Sweboat anser att hastighetsgränserna bör höjas till 25 och 40-45 knop. Åldergränsen för 40 knop bör vara 15 år, medan åldergränsen för 45 knop bör vara 18 år. En person som genomgår utbildning och erhåller behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet ska inte dessutom behöva inneha de andra nivåerna. Sweboat har ingen förståelse alls för 55-års undantaget.

Skärgårdarnas Riksförbund anser att längdmåttet är för generöst och förordar att den sänks till 8 meter och att alla fartyg ska omfattas vare sig motor är installerad eller ej. Undantaget för skärgårdsbor är bra. Dock anser förbundet att även öbor ska genomgå en utbildning för behörighetsbevis efter en övergångstid på förslagsvis 5 år.

Gryts Skärgårdsförening välkomnar förslaget och anser det vara ett steg i rätt riktning.

Langbeck Racing AB föreslår andra gränser för behörighetsbevisen - en för fritidsbåtar som kan gå 15 knop eller mer för motor, en för fartyg som är skepp (12x4) och en för fartyg som kan gå 35 knop och mer.

Tillstånd att bedriva utbildning och anordnande av kunskapsprov

Sjöfartsverket menar att för att utbildningarna och kunskapsprovets innehåll för framtiden ska få en så god säkerhetsmässig relevans som möjligt och uppfattas som positiva för fritidsbåtsägarna kommer ett gott samarbete mellan Sjöfartsverket och fritidsbåtsorganisationerna att krävas. Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) verksamhet kommer att förändras genom att NFB får en särställning för samarbetet mellan Sjöfartsverket och fritidsbåtsorganisationerna. En tänkbar arbetsuppgift för NFB skulle kunna vara att ta fram underlag för beslut om utbildningarnas och kunskapsprovets innehåll. Idag sammanställer provföretarna sina egna prov. Sjöfartsverket pekar här på att verket avser att frångå detta förfarande och istället införa centralt utfärdade prov och svar som provföretarna sedan kan välja mellan.

Naturvårdsverket anser det vara lämpligt att föreskriva att vissa miljöaspekter ingår i utbildningen.

Institutet för Sjö rätt ställer sig frågande till varför godkännande och utbildning ska överföras till Sjöfartsverket och anser att obligatoriet bör knytas direkt till hanteringen av de frivilliga intygen och kustuskepparbeviset, vilket förfaller vara en billigare hantering för båtägarna.

Svenska Båtunionen anser att NFB även i fortsättningen ska bli den naturliga administratören av ett obligatoriskt Förarintyg med samma sammansättning som idag, d.v.s. med Sjöfartsverket och båtorganisationerna.

Svenska Kryssarklubben anser att NFB också i fortsättningen ska ansvara för behörighetskrav och registerföring. En praktisk och kostnadseffektiv lösning som fungerat bra i många år.

Båtlivsutbildarna i Sverige instämmer inte i att Sjöfartsverket ska ge tillstånd för utbildare och utbildningsanordnare samt bestämma utbildningens innehåll då detta kommer att kosta pengar och innebära en onödig administration. Båtlivsutbildarna anser systemet med NFB fungerar bra och bör vara kvar. Dock behöver NFB förstärkas och moderniseras.

SFBF stödjer förslaget att det ska vara Sjöfartsverket som ska utfärda behörighetsbevisen och besluta om utbildning m.m.

Langbeck Racing HB anser att NFB är bäst lämpat för hanteringen av behörighetsbevis.

Mälarhöjdens Båtklubb ifrågasätter varför dagens system med fristående utbildare och examinatorer som är auktoriserade av NFB ska avskaffas och ersättas med ett system där Sjöfartsverket ska utse utbildare.

Linda Lindenau ifrågasätter varför Sjöfartsverket ska granska och tillse utbildare m.m. och jämför med systemet för körkort på väg. Förordar möjlighet till olika former av utbildningar med ”en smal tratt” för att få ett behörighetsbevis.

Ansvarsbestämmelser

Göteborgs tingsrätt föreslår att samma system vad gäller behörig domstol ska gälla som i sjölagen och fartygs säkerhetslagen.

Kustbevakningen anser att en vidare definition av oaktsamhetsbegreppet ska krävas för att ansvarsbestämmelserna ska få avsedd effekt. Jämförelse görs med vägfordon. Den grund till straffrihet som anges i 10 § är inte korrekt eftersom ID-handlingar och behörighetsbevis inte på något sätt är knutna till varandra. Istället bör straffrihet medges *om behörighet kunnat fastställas på annat sätt än vid kontroll av behörighetsbevis enligt 11§ i föreslagen lag.*

Domstolsverket vill framhålla att ett flertal mindre resurskrävande reformer sammantaget kan medföra att ett resurstillskott är nödvändigt.

Registrering

Kustbevakningen har idag ingen direkt tillgång till vägtrafikregistret. Om att KB ska kunna utföra de kontrollerande uppgifterna på ett effektivt sätt måste myndigheten få direktåtkomst till registret.

Vägverket pekar på att uppgift om medborgarskap inte finns registrerat i vägtrafikregistret varför kontrollerande myndighet inta kan kontrollera om innehav av förarbevis behövs.

Återkallelse

Kustbevakningen förordar att en återkallelsemöjlighet av utfärdade behörighetsbevis ska införas i lagen. Även *Rikspolisstyrelsen* föreslår ett system med behörighetsingripande liksom körkortsingripande vid sidan av böter.

Vägverket menar att det finns problem med ett icke återkallningsbart behörighetsbevis och pekar på föreslagen ändring i körkortslagen som innebär att man ska kunna återkalla förarbevis för mopedklass I.

Naturvårdsverket anser att det bör övervägas om grova brister i sjömanskap som t.ex. vid hastighetsöverträdelser, överträdelser av beträdnadsförbud etc. bör kunna leda till indraget behörighetsbevis på samma sätt som grovre trafiköverträdelser kan leda till indraget körkort.

Överklagande m.m.

Kammarrätten ifrågasätter om ett beslut om behörighetsbevis ska kunna överklagas eftersom en överprövning av ett sådant beslut ter sig mindre meningsfullt med hänsyn till arten av de krav som uppställs för erhållandet av behörighetsbevis.

Bemyndiganden m.m.

Enligt *Sjöfartsverket* skapar den föreslagna förordningsförslaget i § 16 en onödig administrativ omgång. Ett beslut om båtävlingar bör kunna fattas av länsstyrelsen i samråd med *Sjöfartsverket*.

Konsekvenser

Sjöfartsverket menar att de bemyndiganden som ges till verket (Transportstyrelsen) är vida och täcker ett stort fält. Uppbyggnaden av systemet d.v.s. upprättandet av föreskrifter, utarbetandet av rutiner för godkännanden, tillsynsprocedurer, utarbetandet av ett fungerande system för utfärdande av behörigheter m.m. beräknas föranleda ett resursbehov i storleksordningen av 6 -7 årsarbetskrafter under en tvåårsperiod. När systemet i sin helhet är etablerat kan resursbehovet beräknas till ca 2 årsarbetskrafter.

Kustbevakningen pekar på att en viss kostnad för myndigheten kan tillkomma för det fall myndigheten ges tillgång till vägtrafikregistret. Kostnaden avser åtgärder för anslutning och anpassning av interna system mot vägtrafikregistret.

Vägverket räknar med initiala kostnader på ca 500 000 kronor, dessa skulle kunna finansieras genom att Transportstyrelsen får ett anslag motsvarande dessa kostnader.

Rikspolisstyrelsen anser det vara troligt att Polisens resurser kommer att behöva förstärkas för erforderlig övervakning.

Domstolsverket framhåller att ett flertal mindre resurskrävande reformer sammantaget kan medföra att ett resurstillskott är nödvändigt, varför verket förutsätter att domstolarna tillförs nödvändiga resurser.

Båtlivsutbildarna i Sverige menar att kostnaderna i förslaget är lågt räknande och utgår från delvis ideell och momsfri verksamhet. Med de föreslagna avgifterna från *Sjöfartsverket*, med ökade krav på sjöpraktik och med risk för att de momsbefriade studieförbunden inte längre kommer att syssla med verksamheten, finns skäl att utgå ifrån att kostnaderna för den enskilde kommer öka märkbart.

Sweboat anser att inväxlingen av förarintyg m.m. ska ske automatiskt och kostnadsfritt för den enskilde.

Langbeck Racing HB delar inte konsekvensbeskrivningen i Ds:n och menar att kostnaden för utbildningen kommer att öka väsentligt. Björn Langbeck pekar dessutom på att de föreslagna tidsramarna är orealistiska. Enligt egna beräkningar rör det sig om minst 66 000 personer, mer troligt kring 100 000 personer, som ska genomgå utbildning inom två år – vilket är omöjligt att genomföra. Vad gäller konsekvenserna för jämställdheten anser Björn Langbeck att den väsentligt höjda kostnaden för utbildningen riskerar medföra att man nöjer sig med endast ett behörighetsbevis i familjen.

Linda Lindenau pekar på att de ökade kostnaderna för behörighetsbevis riskerar att medföra att endast en familjemedlem kommer ges möjlighet till utbildning och behörighetsbevis – det främjar inte jämställdheten.

Remissinstanserna:

1. Riksdagens ombudsmän
2. Hovrätten över Skåne och Blekinge
3. Göteborgs tingsrätt
4. Kammarrätten i Stockholm
5. Länsrätten i Örebro län
6. Justitiekanslern
7. Domstolsverket
8. Åklagarmyndigheten
9. Rikspolisstyrelsen
10. Kriminalvården
11. Brottsförebyggande rådet
12. Försvarsmakten
13. Statens räddningsverk
14. Kustbevakningen
15. Statens haverikommission
16. Tullverket
17. Länsstyrelsen i Stockholms län
18. Länsstyrelsen i Kalmar län
19. Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet
20. Institutet för Sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet
21. Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet
22. Naturvårdsverket
23. Vägverket
24. Sjöfartsverket
25. Sveriges Kommuner och Landsting
26. Sveriges advokatsamfund
27. Sjöräddningssällskapet
28. Sveriges redareförening för mindre fartyg (SWEREF)
29. Sveriges Fartygsbefälsförening
30. Sjöbefälsförbundet
31. SEKO-Sjöfolk
32. IOGT-NTO
33. Sjösportens samarbetsdelegation
34. Svenska Båtunionen
35. Svenska Kryssarklubben
36. Svenska Seglarförbundet
37. Nämnden för båtlivsutbildning
38. Båtlivsutbildarna i Sverige
39. Göran Wigren
40. Gryts Skärgårdsförening
41. Mälardalens Båtklubb
42. Langbeck Racing AB
43. Svenska Racerförbundet
44. Linda Lindenau
45. Sweboat