

## Remissvar N 2014/03447/MRT

Sweboat – Båtbranchens riksförbund, får härmed lämna följande yttrande över utredningen "Obligatoriskt förarbevis för vattenskoter"

### *Sammanfattning av synpunkter*

Sweboat motsätter sig utredningens förslag på införandet av krav på förarbevis för vattenskoter. Skälen för detta kan sammanfattas enligt följande:

- Sverige har redan idag ett av världens absolut säkraste båtliv.
- Mellan 1-2 miljoner människor vistas på sjön årligen och antalet incidenter är oerhört få - och de har dessutom minskat drastiskt de senaste decennierna.
- Lagförslaget berör endast 1% av båtbeståndet i Sverige.
- Förslaget bygger på alldeles för dålig och knapphändig fakta. Alldeles för många antaganden bygger på gissningar istället för statistik. En utredning krävs.
- De problem som ges som argument som t ex vårdslöshet är visserligen ett faktum men förekommer i en oerhört liten omfattning och i vissa områden.
- Förslaget bygger delvis på vanliga missförstånd kring vattenskotarna, dess användning och påverkan på omgivningen
- Det syfte som skall uppnås genom kravet på förarbevis kan på ett bättre sätt träffas genom information och ökad kontroll och därigenom större efterlevnad av befintliga regelverk – till minskade kostnader
- Förslaget innebär i sin nuvarande utformning troligen en otillåten diskriminering av vattenskotarna i förhållande till andra vattenfarkoster. Ett införande av förslaget skulle stå i strid med EG-rätten
- Det föreslagna utbildningskravet framstår som onödigt omfattande. Det är mycket mer omfattande och kommer att bli mer kostsamt för vattenskoterinnehavaren än för t.ex. moped- eller snöskoterinnehavaren

Förslaget kommenteras närmare nedan genom hänvisning till motsvarande punkter i utredningen

### 3.7 Aktuellt uppdrag och avgränsningar

Utredaren har bakbundits av direktivet för utredningen på ett olyckligt sätt. Det framgår att det inte ligger i uppdraget att ifrågasätta den gällande definitionen av vad som är en vattenskoter eller att dela in dessa i nya undergrupper och man har inte heller fått överväga konsekvenserna av införandet av ett generellt körkortskrav för vattenfarkoster. Dessa inskränkningar har uppenbarligen på ett olyckligt sätt gått ut över betänkandet.

Utredningen har haft i uppdrag att överväga lämpligheten i ett krav på förarbevis för vattenskoter. Några egentliga skäl som talar för ett sådant införande presenteras dock aldrig. Tvärtom avfärdas omfattnings- olycks- och miljöskäl som tänkbara anledningar för utbildningskravet. Det bärande skälet anges i stället vara ett störande beteende och en bristfällig regelefterlevnad. Som nedan utvecklas kan ett förändrat beteende och en ökad regelefterlevnad på ett billigare och bättre sätt åstadkommas genom helt andra insatser.

### 3.2 Definition och farkosttyper

Utredningen behandlar inte det faktum att det finns olika typer av vattenskotrar, liksom att det finns olika typer av fritidsbåtar, med helt olika köregenskaper och användningsområden. Skillnaden mellan två olika typer av vattenskotrar är väsentlig:

Den vanligaste typen är den som även kan kallas sittmaskin. Den har utformats för att bära en eller flera personer och ändå flyta stabilt på vattnet. Räckvidden på en sådan skoter är mycket stor, över 100 nautiska mil, och den kan även medföra bagage. Den andra typen är avsedd att köras stående och har ett så kallat instabilt skrov, som sjunker under ytan när inte motorn driver. Dessa maskiner benämns mer sällan som vattenskoter utan kallas ofta ståmaskin. Skotern lämpar sig mer för lek- och tävlingskörning på rundbana än för längre turer.

### 3.4 Olyckor och försäkringsfall

#### *Antalet vattenskotrar överdrivs i utredningen*

Av transportstyrelsens uppgifter framgår det att det år 2010 fanns ca 881 000 st. fritidsbåtar och 4 000 st. vattenskotrar, samt att ca 1 000 st. vattenskotrar säljs eller importerats årligen. I utredningen uppskattas dock antalet vattenskotrar till ca 15 000 stycken (se 8.3). Detta trots att det egentligen inte finns några konkreta uppgifter som talar i den riktningen. Antalet försäkrade vattenskotrar uppgår till ca 3 200 st. Med hänsyn till de stora värden som en vattenskoter representerar skulle ett så stort "mörkertal" vara förvånande.

Även med beaktande av utredningens antagna siffror står det klart att antalet vattenskotrar utgör en mycket liten andel av de farkoster som färdas i våra

vattendrag och att de på intet sätt är överrepresenterade i olycks- eller personskadestatistiken.

I det skriftliga utlåtandet från Sjöräddningen, som står för ca 70 % av räddningsinsatserna till sjöss, påpekar organisationen att kostnaden för att införa ett förarbevis för vattenskotter bör vägas mot den väntade nyttan för sjösäkerheten. Sjöräddningen anser inte att vattenskottrarna utgör något större problem än vattenfarkoster i allmänhet.

### 3.5 Påverkan på miljön

Vad gäller miljöpåverkan lyfter utredningen bland annat upp att körning på grunt vatten medför negativ påverkan på både växt- och djurlivet. Den påverkan som vattenskottrar har på miljön är i jämförelse med de flesta andra fordonsslag mycket liten. Den är på inget sätt större än den från annan motorbåtstrafik, utan snarast mindre.

Andra motorbåtstyper kan köra på grundare vatten är vattenskottrar. Vattenskottrar behöver ett vattendjup som är minst lika stort som för båtar i allmänhet. Dess konstruktion är sådan att risken för motorskada till följd av insugna partiklar i jetmotorn är överhängande vid körning på djup understigande 90 cm. Många inombordsmotorer går att använda på ett väsentligt mindre djup, se Havs- och Vattenmyndighetens utlåtande sid. 45.

Utredningen pekar på att vattenskotteråkandet ytterligare bidrar till problem för växt- och djurliv då de har ojämn fart och färdas oplanerat, samt att det huvudsakliga användningsområdet för vattenskottrar skulle vara nöjeskörning. Det är långt ifrån alla vattenskotterförare som främst nöjeskör som utredningen hävdar. Det finns många som använder framförallt "sittvattenskotern" som transportmedel. Det finns inget belägg för att vattenskottrar i allmänhet oftare skulle nöjesköras, hålla ojämn fart eller färdas mer oplanerat än många andra typer av motorbåtar, exempelvis RIB-båtar eller andra mindre motorbåtar.

I utredningen konstateras det att vattenskottrar numer är så pass miljöanpassade att det inte endast med hänvisning till miljön kan motiveras att instifta ett förarbevis för endast vattenskottrar.

### 8.5 Förslaget ur ett EU-perspektiv

Utredningens slutsats att ett förarbevis för vattenskottrar inte bör få någon större effekt för återförsäljarna ifrågasätts. Till skillnad från då förarbevis infördes för snöskoter och moped så konkurrerar försäljarna av vattenskottrar direkt med andra försäljare av fritidsbåtar om försäljningen av vattenfarkoster. Varken snöskotrar eller mopeder konkurrerar med en annan jämförbar farkost som inte kräver förarbevis eller körkort.

Vår uppfattning är därför att det inte vore förenligt med EU-rätten att införa ett krav på förarbevis för endast vattenskotrar.

I EU-fördragets artikel 34 fastslås att "kvantitativa importrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan ska vara förbjudna mellan medlemsstaterna".<sup>1</sup>

Användningsområdet för vattenskotrar och många andra typer av mindre fritidsbåtar är likvärdigt. Vattenskotrar och andra fritidsbåtar konkurrerar därför på samma marknad. Ett förarbevis kommer – alldeles oavsett hur det närmare utformas – att kosta tid, kraft och pengar för förvärvaren. Detta skulle styra de som överväger att inhandla en vattenfarkost bort från vattenskotrarna och mot andra liknande vattenfritidsfarkoster – som inte omfattas av liknande krav. Detta skulle direkt påverka återförsäljarna. Det stämmer i och för sig att införandet av ett förarbevis endast för vattenskotrar inte utgör ett produktkrav eller en försäljningsåtgärd. Men det får likväl en marknadshindrande effekt. En marknadshindrande effekt kan utgöra en åtgärd med motsvarande verkan.

EU-fördragets artikel 34<sup>2</sup> fastslår att "kvantitativa importrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan ska vara förbjudna mellan medlemsstaterna".

Artikel 36 möjliggör i och för sig för ett land att ha avvikande nationella regler med hänvisning till behovet av att skydda miljön, under förutsättning att reglerna står i proportion till det eftersträlvade målet.<sup>3</sup> Kravet på proportionalitet innebär i korthet ett krav på att åtgärderna skall

- vara ägnade att tillgodose ändamålet,
- vara nödvändiga för att uppnå ändamålet, samtidigt som mindre inskränkande alternativ saknas, samt
- stå i rimlig proportion till den olägenhet som orsakas de berörda.

Den hämmande effekt som en regel har på den fria rörligheten för varor får alltså inte gå utöver vad som krävs för att uppnå målet med regeln.

Att införa ett förarbevis till sjöss endast för vattenskotrar är inte proportionerligt eftersom att ett sådant förarbevis inte på något märkbart sätt skulle förändra beteendet till sjöss eller för den delen sjötrafikens påverkan på miljön.

## 5.2 Hur skall ett förarbevis utformas och användas

Om man trots allt överväger att ändå införa ett förarbevis för endast vattenskotrar bör följande beaktas:

Utredningen föreslår att utbildningen för förarbeviset ska omfatta totalt 28 timmar. Där 22 timmar består av en basutbildning och ytterligare 6 timmar som består av en kompletterande utbildning för vattenskotrar. Utbildningsmodellen är framarbetad av NFB utifrån den frivilliga utbildning de har för fritidsbåtar och motiveras bland annat

---

<sup>1</sup> Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nuvarande lydelse enligt Lissabonfördraget 2009

<sup>2</sup> Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nuvarande lydelse enligt Lissabonfördraget 2009

<sup>3</sup> (se dom av den 11 september 2008 i mål C 524/07, kommissionen mot Österrike, punkt 57 och där angiven rättspraxis).

med att detta ger en lättare övergång till ett generellt förarbevis, som även omfattar fritidsbåtar, i framtiden.

En 28 timmars utbildning för förarbevis för vattenskoter är inte motiverat eller proportionerligt. Som jämförelse så är utbildningstiden för snöskoter normalt 10 timmar och för AM-körkort 12 timmar.<sup>4</sup>

Vidare borde de som redan innehar ett B-körkort från det året då kravet på förarbevis träder ikraft inte behöva genomgå utbildningen. Dessa bör i och med sitt körkort inneha rätten att även framföra vattenskoter. Så har regelverket utformats såväl för snöskotrar som mopeder tidigare.

### 3.6 Sammantagen bedömning och 8.2 Alternativa lösningar

Vattenskotrarna representerar en försvinnande liten del av det sammanlagda antalet vattenfarkoster. De är inte särskilt olycksdrabbade och antalet personskador är inte högre än vid användandet av båtar. Vattenskotrarna är idag så pass miljöanpassade att det endast med hänvisning till miljön inte kan motiveras att instifta ett förarbevis för dessa, snarare tvärtom.

Den lilla mängd problem som finns på sjön kräver bredare lösningar. Det är givetvis bra om man allmänt kan öka förståelsen och kunskapen om sjöregler och ett korrekt beteende till sjöss. Sweboat skulle också gärna se att det satsades större resurser på kontroll och regelefterlevnad samt att mer åtgärder sattes in mot **alla** former av oönskade beteenden till sjöss.

Nuvarande lagstiftning är i sig tillräcklig för att man skall kunna komma åt problematiska beteenden redan idag.

I 20 kap 3 § sjölagen anges t.ex. att den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen, straffas med böter.

Av 3 b § Vattenskoterförordningen följer en allmän skyldighet för den som framför en vattenskoter att anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att människor och djur inte störs i onödan.

---

<sup>4</sup> 2 kap. 5 § TSFS 2010:80 och 3 kap. 5 § st. 1 p. 5 TSFS 2009:12.

#### 4.2.1 Åldersgräns

Införandet av en åldersgräns kan ha viss relevans eftersom all form av framförande av fordon kräver en viss intellektuell mognad. Dock anses det ju redan idag att den 12 års gräns som finns för att få Förarintyg är acceptabel, så varför skulle framförande av vattenskoter särskiljas? Den så kallade Farfars-regeln borde kunna få tillämpas, då många ungdomar vuxit upp med båtar som är både tyngre och mer kraftfulla än vattenskotern.

Ett annat argument mot att införa en åldersgräns är de vattenskoterförare som utmärker sig i (den knapphändiga) olycksstatiken är äldre än 15 år samt att den så kallade "buskörningen" bedrivs av äldre personer – inte av de under 15 år.

Med vänliga hälsningar

Mats Eriksson

VD, Sweboat – Båtbranschens Riksförbund