



Svenska  
Kryssarklubben



Svenska  
Båtunionen



Svenska  
Seglarförbundet

## Remissvar avseende Promemoria rörande förslag på Förarbevis för vattenskoter – kompletterande förslag I2020/02471

Svenska Båtunionen (SBU), Svenska Kryssarklubben (S XK) och Svenska Seglarförbundet (SSF) är Sveriges största båtlivsorganisationer och representerar tillsammans över 300 000 medlemmar. Vi överlämnar härmed vårt gemensamma remissvar.

Vi är förvånade över att regeringen nu förslår att vänta med att införa en reglering till sommaren 2022. Genom att justera förslaget enligt vårt tidigare remissvar kan regleringen införas redan till sommaren. Justera 8 § i 1.3 Förslag till förordning om utbildning och förarbevis för att få framföra vattenskoter (s. 9) till:

### ***Krav för att få förarbevis***

*8 § För att få förarbevis för vattenskoter ska sökande ha fyllt 15 år och ha genomgått av transportstyrelsen godkänd utbildning eller inneha ett förarintyg med godkänd vattenskoterpraktik utfärdat av Nämnden för Båtlivsutbildning*

Vi förvånas även över att inte heller denna justerade promemoria nämner dagens utbildningssystem där NFB, Nämnden för båtlivsutbildning, ansvarar för intyg och kunskapskrav. NFB bildades 1985 och är resultatet av ett samarbete mellan Transportstyrelsen, Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet och Svenska Kryssarklubben. NFB är en ideell förening med uppgiften att utveckla kompetensintyg för utbildning inom svenskt fritidsbåtliv, utbilda och auktorisera förhållningsföreläsare, marknadsföra intygen samt informera utbildningsaktörer.

Vi konstaterar från de remissvar som inkom i februari att NFB har ett mycket stort stöd, både hos båttorganisationer, livräddningssällskap och båtbranschen. Vi anser att Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) ska ges möjlighet att kontrollera kunskaperna. Kostnaden för medborgaren att genomgå utbildning och certifiering till dagens förarintyg varierar, men är om det genomförs hos föreningsaktörer ca 1 500 kr. Att jämföra med 6 000 kronor eller mer hos kommersiella aktörer.

### **Nya uppgifter om höga kostnader – låt NFB ansvara**

Vi tycker det är viktigt för att uppnå en bättre säkerhet, att intyget och utbildningen görs väl tillgängliga både vad avser innehåll och kostnader. I vårt tidigare remissvar bedömde vi att kostnaden för ett intyg kunde bli så hög som drygt 6 000 kronor. Vi tvingas konstatera att beloppet sannolikt kan bli ytterligare 50 procent högre, efter att ha sett uppdaterade erbjudanden på den aktuella utbildningsmarknaden. Detta befärrar vi, kommer innebära att bara de som har god ekonomi kommer att kunna ta intyget, vilket gör att tröskeln till båtlivet höjs rejält. I sin tur, innebär det att man försvårar för unga och nya grupper – exempelvis nya i Sverige – att komma in i båtlivet. Detta scenario är en konsekvens av att förslaget i promemorian fortsatt är utformat så att studieförbund och ideella föreningar i praktiken utesluts från möjligheten att ordna utbildningar som kan ligga till grund för förarbevis för vattenskoter.

Med det nuvarande förslaget kommer således tröskeln för en inträdesbiljett till ett berikande båtliv bli alldeles för hög. Det kommer sannolikt bli dyrare att ta ett förarbevis för vattenskoter än att ta ett körkort för bil vilket är helt orimligt.

Förarintyg för fritidsbåt, i vilket kurser idag kan tillhandhållas genom en lång rad ideella föreningar och studieförbund, är mer omfattande än innehållet i utbildningen till förarbevis för vattenskoter, enligt vad vi erfar efter kontakt med Transportstyrelsen. Mot den bakgrunden anser vi det som skäligt att ett förarintyg taget hos NFB, och som kompletteras med godkänd vattenskoterpraktik, ska kunna valideras till ett Förarbevis för vattenskoter utfärdat av Transportstyrelsen.

Dagens förarintyg för fritidsbåtar, som NFB handhar, har spelat och spelar en väsentlig roll för att sjösäkerheten idag är hög bland fritidsbåtar. NFB's nya examinationssystem som utöver nämnden används av en rad högskolor och myndigheter gör att du redan idag kan få ut dina behörigheter på ett plastkort, till sommaren kommer den digitala varianten vara i drift, allt för att skapa god tillgänglighet för medborgarna och förenkla för ex polis och kustbevakning att kontrollera dagens behörighetsintyg. Ökad tillgänglighet och förbättrad Sjösäkerhet var anledningarna till att myndigheterna 1985 inrättade NFB med Transportstyrelsen och båtorganisationerna.

När det gäller punkterna 2.3 – 2.7 finner vi det svårt att yttra oss, främst beroende på att hela förslaget till lagstiftning inte funnits tillgängligt samt att remisstiden varit väldigt kort.

Slutligen förutsätter vi att övergångsreglerna som nämns i den ursprungliga Promemorian finns kvar och följer samma struktur, men med justerad tidsplan i linje med det senarelagda införandet. Vi förutsätter även att dessa övergångsregler kommer gå ut på remiss vid ett senare tillfälle.

Fredrik Norén  
Generalsekreterare  
Svenska Kryssarklubben  
[www.sxk.se](http://www.sxk.se)

Hans Öhlund  
Vice ordförande  
Svenska Båtunionen  
[www.batunionen.se](http://www.batunionen.se)

Marie Björling Duell  
Förbundsdirektör  
Svenska Seglarförbundet  
[www.svensksegling.se](http://www.svensksegling.se)