

Motion till riksdagen 2020/21:4061

av **Magnus Jacobsson m.fl. (KD)**

med anledning av prop. 2020/21:190 Förarbevis för vattenskoter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av ett nytt förarbevis för snabbgående fritidsbåtfarkoster som baseras på båtens kapacitet till hög hastighet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om externa organisationers möjligheter att ansvara för utbildning och examination i fråga om det nya förarbeviset och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utesluta obligatoriska praktiska moment ur utbildningen för det nya förarbeviset och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen beslutar att de lagändringar som föreslås träda i kraft den 1 maj 2022 i stället ska träda i kraft den 1 september 2022.

Motivering

Regeringen föreslår med proposition 2020/21:190 Förarbevis för vattenskoter en ny lag om förarbevis för vattenskoter. För att få ett förarbevis ska det krävas att föraren har fyllt 15 år och genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Undantag från kravet på förarbevis ska gälla bl.a. inom statliga myndigheters verksamhet och vid räddningstjänst. Förarbeviset ska kunna återkallas om innehavaren har gjort sig skyldig till exempelvis sjöfylleri eller vårdslöshet i sjötrafik, har brutit mot sjövägsreglerna eller har framfört en vattenskoter i vissa områden där det inte är tillåtet.

Förslagen i propositionen tar sin utgångspunkt i det ökade antalet tillbud och olyckor där framförandet av vattenskoter varit inblandat. Regeringen, såväl som tidigare alliansregering, har länge varit uppmärksam på problematiken och undersökt förutsättningarna för att reglera framfarten med vattenskotrar.

Regeringens förslag att avgränsa förarbeviset till endast vattenskotrar omgärdas av den etablerade och lagfästa definitionen av en vattenskoter som ”en farkost vars längd understiger fyra meter, som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och som 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”.

Regeringen utsträcker nu definitionen till att även omfatta eldrivna vattenskotrar men förbiser att med eldrift förändras även motorframförandet från jet till propeller, vilket gör att de eldrivna vattenskotrarna inte längre definieras som vattenskotrar. Redan i dag tillverkas dessutom vattenskotrar som överstiger fyra meter. En vattenskoter kan också kopplas till en ponton och förlorar då sin definition vattenskotrer.

Den smala definitionen tar inte hänsyn till teknikutvecklingen på området och missar alla de övriga vattenfarkoster som med mycket hög fart kan framföras på vattnet. Kristdemokraterna anser det rimligare att kravet på förarbevis i stället omfattar alla snabbgående fritidsbåtar baserat på deras kapacitet till hög hastighet.

Förslaget om ett utbildnings- och behörighetskrav avviker från den ordning som föreligger i dag där utbildningsorganisationen Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) ansvarar för utbildning och totalt 14 olika intyg för farkoster på vatten. Detta är en väl utbyggd och etablerad ordning med hög kompetens att genomföra utbildningar.

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska ordna utbildning och examination för förare av vattenskotrer. Myndigheten måste i så fall bygga upp en utbildningsorganisation och till betydligt större kostnader än NFB arrangera utbildning. Kostnaderna för den formen av organisation medför kostnader för skattekollektivet såväl som höga kostnader för att ta förarbeviset. Med höga kostnader för förarbevis skapas en tröskel till båtlivet som gör det mer otillgängligt för personer med mindre ekonomiska resurser. Genom att flytta utbildningen från föreningsvärlden till en myndighet reduceras också den sociala kontext som annars främjar ”sjövett” där överföring av normer är en del. I stället för att överlåta utbildning och examination till en statlig myndighet bör de organisationer och företag som i dag utgör utbildningsstrukturen för intyg till havs kvarstå i den rollen.

Regeringen anför behovet av både teoretiska och praktiska moment i utbildningen. Med utgångspunkt i att de praktiska momenten i regel inte utgör problemet och att praktiska utbildningsmoment också är kraftigt kostnadsdrivande föreslår Kristdemokraterna att de praktiska momenten utgår ur utbildningen.

Regeringen anger att de delar av den nya lagen som rör utbildningsverksamheten, utfärdande av förarbevis och förarbevisregister ska träda i kraft den 1 juli 2021. Resten av lagen ska träda i kraft den 1 maj 2022.

Det slutliga ikraftträdandet för reformen bör enligt vår mening förlängas till den 1 september 2022 för att de norra delarna av Sverige på lika villkor ska ha möjlighet till utbildning för det nya förarbeviset.

Magnus Jacobsson (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Larry Söder (KD)

Camilla Brodin (KD)