

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Det föreslås att krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskoter införs i en ny lag benämnd Lag om förarbevis för vattenskoter. Den som har fyllt 15 år och klarat ett obligatoriskt kunskapsprov är berättigad att ansöka om ett förarbevis. Även den som sedan tidigare innehar ett förarintyg för fritidsbåt som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) eller avlagt befälsexamen i minst klass VII ska kunna ansöka om förarbevis för vattenskoter. Den nya lagen innehåller också bl.a. bestämmelser som reglerar förarbevisets giltighet, kontroll av förarbeviset samt sanktionsbestämmelser. Även en ny förordning föreslås med kompletterande bestämmelser till den nya lagen. Bland annat föreslås det i förordningen att Transportstyrelsen blir den myndighet som ansvarar för administration och tillsyn över utfärdandet av förarbevis för vattenskoter.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Syftet med förslaget

Det framgår av utredningen att den huvudsakliga avsikten med förslaget är att genom införande av ett obligatoriskt förarbevis öka kunskapsnivån hos användarna av vattenskoter avseende sjöregler och beteenden till sjöss. Införandet av förarbeviset anges också syfta till ökad kunskapsnivå om den miljöpåverkan användandet kan leda till. I konsekvensutredningen nämns att ett par incidenter och vissa beteenden i samband med användande av vattenskotrar uppmärksammats de senaste åren. Respekten för sjötrafikregler, farvattnets användare samt det allmänna friluftslivet och miljön anges i många fall ha åsidosatts. Mörkertalet anges också generellt vara stort vad gäller olyckor med person- och saksador.

Regelrådet finner redovisningen av syftet med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I utredningen redogörs det för alternativa lösningar till förslaget. Nollalternativet, d.v.s. att inte införa förarbevis för vattenskoter, belyses men detta alternativ anges innebära att oförståelse för sjöregler och

störande beteenden hos många vattenskoterförare kommer att kvarstå. Trenden pekar dessutom på att användandet av vattenskotrar kommer att öka de närmaste åren. Andra alternativ som diskuteras är att införa ett förarbevis för hela fritidsbåtsegmentet eller att införa ett förarbevis kopplat till motorstyrka/fart och storlek. Dessa två senare alternativ anges troligen leda till en större efterlevnad av sjötrafikregler, färre störande beteenden och bättre miljö men de utgör också betydligt mer omfattande förslag än ett förarbevis enbart för vattenskotrar. Utöver de alternativ som nämns ovan diskuteras det i utredningen också olika lösningar inom det valda alternativet. Till exempel resoneras det kring att införa krav på att utbildningsanordnare ska vara auktoriserade samt motiveras varför en sådan lösning inte anses lämplig.

Regelrådet anser att det i utredningen på ett tydligt sätt är beskrivet vilka alternativ som övervägts samt varför de inte anses lämpliga. Att det både görs i fråga om vad som ska föreslås samt detaljer i själva förslaget i sig finner Regelrådet som mycket positivt.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det finns i utredningen ett avsnitt som tar upp förslaget ur ett EU-perspektiv. I avsnittet redogörs det för om frågan om ett obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar strider mot EU-rätten och om det kan betraktas som ett handelshinder. Utredningen menar att något allmänt handelshinder inte föreligger. Ett obligatoriskt krav på förarbevis för vattenskotrar ställer inga krav på produkten i sig utan riktar sig mot användarna. Förslaget anges vidare inte innebära något generellt förbud mot att använda vattenskotrar eller några diskriminerande inslag mot olika typer av vattenskotrar. Det görs också en hänvisning till direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden och att utrymme finns inom nämnda direktiv att inom transportområdet hålla obligatoriska utbildningar och att anordna kunskapsprov. Det framgår slutligen att förslaget inte bedöms strida mot de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i utredningen att det vid införande av förarbevis är nödvändigt att ha goda tidsmarginaler. Dels anges utbildarna behöva tid till att anpassa utbildningarna, dels måste användare av vattenskotrar beredas tid för att utbilda sig och avlägga ett kunskapsprov. Även Transportstyrelsen behöver tid för att anpassa sig till de nya bestämmelserna. Det anges av dessa anledningar inte vara rimligt att förslaget träder i kraft före den 1 januari 2018. Vad gäller behov av särskilda informationsinsatser framgår det i utredningen att information i huvudsak kommer att riktas mot privatpersoner. Ett exempel på en tidigare informationsinsats som Transportstyrelsen genomfört lyfts fram som jämförbar till vad informationsinsatsen vid införande av regler om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar innebär.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det kan noteras att utöver en beskrivning av berörda företag görs också en ansats i utredningen att uppskatta antalet vattenskotrar i Sverige samt antalet regelbundna användare. Antalet vattenskotrar i Sverige anges vara osäkert men utifrån uppgifter från en rad olika källor uppskattas att antalet i vart fall inte understiger 10 000 – 15 000 maskiner. I och med att dessa inte sällan används av familjer och då utlåningsfrekvensen kan antas vara stor anges att antalet regelbundna användare per år uppskattas till

mellan 20 000 – 30 000. Införandet av ett obligatoriskt förarbevis kan enligt utredningen innebära att antalet regelbundna användare initialt kan minska.

Beträffande de berörda företagen anges att de företag som berörs av förslaget utgörs av utbildare, återförsäljare och uthyrare. Det finns enligt utredningen inga exakta uppgifter om hur många utbildare som finns i Sverige. Det finns idag utbildare för frivilligt förarintyg och dessa anges utgöras av både privata aktörer men också av båtklubbar och studieförbund. Det anges dessutom finnas ett stort antal mindre privata aktörer i form av enskilda firmor och bolag samt aktörer som enbart ägnar sig åt utbildning via nätet. Många av dessa anges vara auktoriserade examinatoreer som inte har utbildningsverksamhet som sin huvudsakliga inkomst. Antalet examinatoreer som håller kunskapsprov för förarbevis för fritidsbåt uppskattas till omkring 240. Det framgår inte hur många av dessa som utgörs av företag. Även för dessa aktörer är tillhandahållandet av kunskapsprov en verksamhet som bedrivs vid sidan av annat arbete.

Generalagenter och deras återförsäljare är andra företag som kan beröras enligt utredningen. Det anges att det finns två större importörer samt en eller ett par mindre importörer. Till dessa importörer anges sedan ett antal återförsäljare vara knutna. Enligt uppgifter från branschen finns omkring 50 återförsäljare och 20-25 uthyrare av vattenskotrar.

Enligt Regelrådet är utredningens beskrivning beträffande antal företag och deras branschtillhörighet till största del tydlig och detaljerad. Vad gäller storleken på de berörda företagen är det inte lika tydligt för Regelrådet men det finns ändå tillräckligt med information för att det ska gå att skapa sig en bild över detta.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Det anges att de berörda företag som utgörs av generalagenter och återförsäljare inte kommer att påverkas av förslaget utifrån sina administrativa kostnader. Detta i och med att några direkta krav på dessa företag inte införs genom förslaget. För examinatoreer kommer förslaget leda till en rapporteringsskyldighet av de personer som klarat sitt prov. Utredningen uppskattar att ca 10 000 – 12 000 personer kommer att genomgå utbildningen och avlägga ett kunskapsprov. Den sammanlagda tid som examinatoreerna kommer att behöva lägga ner för detta moment uppskattas till mellan 333 – 400 timmar. Denna tid anges examinatoreerna kompenseras för genom den provtagningsavgift som tas ut vid kunskapsprovet. I och med att examinatoreerna redan är skyldiga att rapportera på ett liknande sätt vad gäller förarintyg för fritidsbåtar medför inte förslaget någon större förändring i examinatoreernas rutiner.

Regelrådet kan konstatera att det i promemorian inte anges några belopp om vad kostnaderna kan komma att uppgå till. Utifrån det som anges i promemorian gör dock Regelrådet bedömningen att kostnaden som kommer att slå mot företagen är relativt liten. Vidare hade Regelrådet önskat att den ökade kostnad som examinatoreerna kommer att drabbas av i och med förslaget, även om den kompenseras genom de avgifter, hade kvantifierats.

Regelrådet finner trots det ovan angivna redovisningen av påverkan på de administrativa kostnaderna godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

Det framgår av utredningen att införandet av krav på obligatoriskt förarbevis bör leda till att fler användare utbildar sig och avlägger förarprov. Antalet utbildningstillfällen ökar därmed och utbildarna kommer enligt vad som framgår påverkas positivt genom ökade intäkter. Även antalet utbildare kan komma att öka i och med att efterfrågan på utbildning stiger. Vidare framgår det att avsikten med förslaget är att utbildning, examination och förarbevis ska följa den motsvarighet som idag redan finns genom frivilliga fritidsbåtarutbildningar i NFB:s regi. Detta innebär att det redan finns ett utvecklat system med väl fungerande kanaler. Någon större förändring i arbetssätt förväntas inte enligt utredningen och behovet av utbildningsinsatser för utbildare och examinatoreer uppskattas av utredningen till 6 timmar. Enligt vad som framgår kan företag också påverkas av förslaget genom att försäljningen av vattenskotrar kan komma att gå ner något initialt.

Regelrådet hade önskat att kostnaden för den uppskattade tidsåtgången på 6 timmar hade kvantifierats. Förslagets påverkan på företagets verksamhet hade enligt Regelrådet också kunnat utvecklas. Särskilt borde det ha funnits utförligare beskrivning om att nya affärsmöjligheter öppnas upp i och med förslaget och uppskattningen att 10 000 – 12 000 personer kommer att genomgå utbildning och avlägga förarprov samt hur verksamheter aktiva inom försäljning och uthyrning av vattenskotrar påverkas.

Regelrådet finner trots det ovan angivna att redovisningen av påverkan på andra kostnader och verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det anges att krav på examination som föregås av en utbildning skapar möjligheter för såväl stora som små företag att kunna växa på lika villkor. Vidare anges att försäljningen av vattenskotrar initiala kan komma att minska något i och med förslaget.

Regelrådet hade önskat att utredningen på ett utförligare sätt resonerat kring den eventuella konkurrenspåverkan som förslaget har i en separat redovisning. Till exempel efterfrågas utförligare beskrivningar av hur företag verksamma inom försäljning och uthyrning av vattenskotrar påverkas.

Regelrådet finner, trots det ovan angivna, redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det framgår inte om regleringen påverkar företagen i något annat avseende än vad som redan tagits upp i detta yttrande.

Regelrådet har inte funnit någon övrig påverkan av vikt än det som redan angivits i promemorian. Enligt Regelrådet hade det dock varit önskvärt om det uttryckligen angivits huruvida regleringen påverkar företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Som framgår ovan anges det att krav på examination som föregås av en utbildning skapar möjligheter för såväl stora som små företag att kunna växa på lika villkor. Så som förslaget är utformat anges det vidare inte föreligga behov av någon särskild reglering i avsikt att ta hänsyn till små företag.

Regelrådet finner redovisningen av om behov föreligger av att ta särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

I huvudsak anser Regelrådet att utredningen på ett tydligt och övergripande sätt beskriver problembakgrund, syfte, alternativa lösningar, överensstämmelse med EU-rätt, berörda aktörer samt på vilket sätt de berörs. Regelrådet har endast enstaka synpunkter beträffande ett fåtal av beskrivningarna men bedömningen är ändå att beskrivningarna är tillräckliga. Sammantaget finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 14 april 2016.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, ordförande, Claes Norberg, Lennart Renbjer, Lars Silver och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Gustaf Molander.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Gustaf Molander
Föredragande