

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep.  
0030 Oslo

Vår ref: 653209/101489

Deres ref: 12/5698

Oslo, 4. februar 2013

Saksansvarlig advokat: Arve Lønnum

## **HØRINGSUTTALELSE TIL UTKAST TIL NY LOVREGULERING AV VANNSCOOTERBRUK**

### **1 INNLEDNING**

Vi viser til Miljøverndepartementets høringsbrev 15. januar 2013 om utkast til endringer av småbåtloven (bruk av vannscootere og lignende mindre fartøyer). Vi inngir med dette høringsuttalelse på vegne av BRP Norway AS og Norsk Motorimport AS.

Vi mener forslaget vil være i strid med EØS-regelverket, idet

- ◆ Implementering og endog utvidelse av det danske systemet med en 300 m-forbudssone er irrelevant, fordi Norge har en helt annen kystlinje. Et forbudsbelte rundt alle holmer og skjær i Norge vil ramme på en helt annen måte enn i Danmark, og i realiteten utgjøre et skjult forbud
- ◆ Det foreligger allerede et omfattende regelverk for å ivareta miljø- og sikkerhetshensyn med ferdelsforbudssoner ned til 50 m. Lovforslaget gir dårlig harmoni med eksisterende lovverk.
- ◆ Det er ikke fremlagt noen dokumentasjon for at sikkerhets- eller miljøhensyn tilsier forskjellsbehandling mellom båter og vannscootere.
- ◆ Erfaringen fra praktiseringen av det någjeldende regelverket gir grunn til å tro at kommunene vil bruke enhver mulighet å stramme inn regelverket. Forslaget om at forbudsbeltet ved forskrift kan utvides ytterligere gjennom forskrift understreker karakteren av usaklig forskjellsbehandling.

Lovforslaget fremstår som et forsøk på å kamuflere elementene i det nåværende, EØS-stridige regelverket, uten at endring av det essensielle – nemlig et bruksforbud for vannscootere der folk har praktisk glede av bruken.

## 2 FORHOLDET TIL EØS-RETTE

Vi forstår formålet med den foreslåtte reguleringen slik at vannscooterregelverket i Norge ønskes brakt i samsvar med EØS-retten, etter at det to ganger har vært åpnet traktatbruddssak mot Norge.

Som kjent har departementet tidligere forsøkt å harmonisere det norske forbudet mot bruk av vannscootere med EØS-retten ved å gi en forskriftshjemmel for at kommunene skulle kunne gi unntak fra det absolutte forbudet. Vi ga i vår høringsuttalelse den gangen (datert 8. juni 2011; kopi følger vedlagt) uttrykk for at unntaksordningen som ble foreslått, likevel ikke kunne gjøre at vannscooterforbudet gikk klar av diskrimineringsforbudet i EØS-retten.

Idet departementet ikke vektla bl.a. våre innsigelser, innførte man en ordning det likevel viste seg at var i strid med EØS-retten. Vi finner det tvilsomt om det forslaget som foreligger, er tilstrekkelig for å bringe regelverket i samsvar med EØS-reglene. Vi kan således generelt vise til pkt. 2 i vårt brev 8. juni 2011.

## 3 ALMINNELIGE MERKNADER TIL LOVFORSLAGET

### 3.1 Innledning

Det er i utgangspunktet prisverdig at det absolutte forbudet mot vannscooterbruk oppheves. Det foreslås imidlertid erstattet med et generelt bruksforbud innenfor et 400 m-belte (sjø), som for alle praktiske formål opprettholder bruksforbudet som gjorde at vi mente det någjeldende regelverket er i strid med EØS-reglene. Vi har merket oss at departementet i høringsbrevet bekrefter at det vil være likhet mellom de någjeldende forbudssonene og den foreslåtte løsning med et forbudsbelte.

Det er fremdeles vanskelig å se at de vernehensyn departementet trekker frem, gjør seg gjeldende mer for vannscootere enn annen bruk av (motoriserte) fritidsbåter, og problemstillingen berøres knapt i høringsbrevet.

Vi knytter i det følgende bare merknader til bruksrestriksjoner i sjø, men våre merknader gjelder tilsvarende for bruk i vassdrag og innsjøer.

Forbudet mot vannscooterbruk var begrunnet i ønsket om å unngå støy og forurensning, samt skader på dyre- og planteliv. Det er ikke til å komme unna at bruk av fritidsbåter, også seilbåter, som all annen menneskelig aktivitet innebærer at slike forhold i en viss utstrekning blir skadelidende. Det anses likevel akseptabelt fordi rekreasjonshensyn utelukker totalforbud, og fordi *bruken* av fritidsbåt er nokså nøye regulert gjennom lovgivningen.

Den sentrale innvendingen vannscooterbrukerne har hatt mot det nåværende regelverket, er at det den retter seg mot *typen* sjøgående farkost, og ikke *bruken* av disse. Som den EØS-rettslige avklaringen har vist, har myndighetene i flere land ikke maktet å vise hvorfor selve *farkosttypen* tilsier at bruken skal være forbudt.

### 3.2 Hensynet til dyre-, fugle- og planteliv

#### 3.2.1 Generelt

Departementet knytter etableringen av forbudssonen på 400 m til at dyre-, fugle- og planteliv gjennomgående vil være mer utsatt for forstyrrelser i kystnære områder.

Vi finner det påfallende at slike hensyn skulle være mer tungtveiende spesielt for vannscootere enn for alminnelig fritidsbåttrafikk. Noen forklaring på dette tilbys ikke i høringsbrevet.

Det opplyses imidlertid at «Direktoratet for naturforvaltning har foretatt vurderinger som tilsier at [en forbudssone på 400 m i sjø] vil gi tilstrekkelig beskyttelse for miljøet og ivareta nødvendige sikkerhetshensyn». Opplysningen gjentas i høringsbrevets gjennomgang av forholdet til EØS-retten.

Direktoratets vurderinger er imidlertid ikke vedlagt høringsbrevet, og det gis heller ingen referanse til dem. Ved besøk på direktoratets hjemmeside på nettet, lar det seg ikke gjøre å finne noen av vurderingene departementet oppgir som grunnlag for lovutkastet. Direktoratet for naturforvaltning har pr. telefon opplyst at det ikke foreligger noen (ny) utredning av vannscooterbrukens påvirkning på dyre-, fugle- og planteliv. Vi forstår det slik at det i hvert fall ikke er riktig at den foreslåtte 400-m forbudssonen er en faglig anbefaling fra direktoratet. Det er derfor vanskelig for høringsinstansene å etterprøve om det angitte grunnlaget for lovforslaget er korrekt – spesielt innenfor den meget korte høringsfrist som er satt.<sup>1</sup>

Vi er derimot kjent med andre vurderinger Direktoratet for naturforvaltning har gitt av relevans for saken, nemlig direktoratets tilrådning til Miljøverndepartementet om supplerende vern for sjøfugl i Oslofjorden av november 2006<sup>2</sup>. Denne synes å være grunnlagsdokumentet for alle (nyere) verneforskrifter for sjøfuglreservater i Oslofjordområdet, og angir således malen for verneforskriftene.

I direktoratets tilrådning heter det på s. 25:

«I utgangspunktet var det meningen at alle verneområdene skulle ha ferdselsforbud 50 m ut i sjøen. Bakgrunnen er at båtferdsel på denne avstanden eller mer, *normalt ikke har særlig forstyrrende effekt på fuglelivet*. Men i trange sund er det ofte ikke mulig å ha en så bred sone. Noen steder kommer også denne sonen i konflikt med hensynet til lokal båttrafikk. I trange sund tilrår Fylkesmannen i Telemark primært å beskjære verneforslagene til sjøs slik at lokal båttrafikk skal kunne fortsette.» (Uthevingen er gjort her.)

Den aktuelle uttalelsen faller i sammenheng med vurderingen av hvordan malforskriften skulle lyde. Det het:

«DN tilrår å [sic] at både innhold og ordlyd skal være felles mellom naturreservat og fuglefredningsområder:

*§ 4. I tiden fra og med 15. april til og med 15. juli er det forbud mot all ferdsel på land og på sjø i reservatet/fredningsområdet. Dette omfatter også lavflyging under 300 m, vannsport, herunder bruk av vannskuter, surfebrett, seilbrett, vannski, paraglider o.l. samt dykkeaktivitet.»*

Man kan således merke seg at bruk av vannscooter sidestilles med annen aktivitet. Direktoratet har således ikke vurdert vannscooteraktivitet som mer uheldig for vernehensynene enn øvrig aktivitet. Det er videre grunn til å merke seg at selv for den sårbare hekkesesongen, er det bare forbud mot lavflygning under 300 m. Det må antas at lavflyging er en mer sjenerende aktivitet for sjøfuglbestanden enn vannscooterkjøring.

<sup>1</sup> Vi har bedt departementet fremlegge de vurderinger de baserer lovforslaget på, men har innenfor høringsfristen ikke mottatt noen slike.

<sup>2</sup> <http://www.dirnat.no/multimedia.ap?id=46406>, besøkt 31. januar 2013.

Verneforskriftene kan naturligvis utformes konkret for det enkelte biotop. En overfladisk gjennomgang av flere verneforskrifter fra ulike kanter av landet synes imidlertid å vise at de er nokså likelydende utformet. Vi er ikke kjent med noen verneforskrifter som oppstiller en større ferdselrestriksjonsgrense for vannscootere enn for øvrig ferdsel. Man kan således konstatere at Miljøverndepartementet, som fastsetter fredningsforskriftene, ikke har vært uenig i fagetatens vurdering om at en 50 m ferdselsgrense er tilstrekkelig for all sjenerende ferdsel.

Vi finner det derfor påfallende og svært uheldig at departementet nå ønsker å forby *enhver* vannscooterkjøring, uavhengig av sesong, og i et større belte enn f.eks. for lavtflyging, også omkring områder som *ikke* er omfattet noe vernevedtak. Når fagdirektoratet så tydelig avviser behovet for et større belte enn 50 m rundt naturreservater for sjøfugl, er det svært vanskelig å se hvorfor det nå skulle være behov for et 8 ganger bredere belte rundt alt landområde, uavhengig av om det gjelder noe særskilt vernebehov. Vi minner her om at naturreservater anses som den mest inngrepene verneformen. Vi tillater oss ellers å anta at etablering av naturreservat for sjøfugl tilsier større «vernebelter» enn f.eks. hensynet til planteliv, som departementet også oppgir som grunnlag for 400 m-beltet.

Vi kan således ikke se at det foreligger noe som tyder på at direktoratet har endret standpunkt på hvor stort vernebelte som er nødvendig. Det som foreligger, underbygger ikke departementets syn i høringsbrevet.

Departementet avklarer dessuten ikke hvorfor det skal være en forskjell mellom fritidsbåttrafikk (som bare er forbudt nærmere enn 50 m fra særskilt fredede områder) og bruk av vannscooter (som foreslås generelt forbudt nærmere 400 m fra land, uavhengig av vernestatus. Departementet er riktignok inne på at vannscootere er konstruert for en annen type kjøring enn båter ved at de «er designet for å være mindre, lettere og raskere enn motorbåter, som oftest med stor motorkraft og høy akselerasjonshastighet». Det fremholdes videre at konstruksjonsmåten gir mulighet for «ekstrem» kjøring med hopp, dykk og stup og krappe svinger».

Vannscootere skiller seg etter sin art her ikke fra motorbåter. Spesielt RIB-farkoster (Rigid Inflatable Boat) er ofte motorisert slik at de har mulighet for rask akselerasjon og er for øvrig ellers særdeles manøvreringsdyktige. Ut over størrelsesforskjellen er ikke RIB'er mindre egnet til å foreta krappe svinger enn vannscooter. Det er heller ingen vesensforskjell mellom en «speedbåt» (liten, lett båt med stor motorkraft; optimalisert for kjøring i høy hastighet) og en vannscooter. Også en speedbåt kan være vel så kraftig motorisert i forhold til vekt. Videre kan en gummibåt være like kraftig motorisert i forhold til vekt som en vannscooter, og således være like egnet til å kjøre krappe svinger. Og en RIB er like egnet til hopp og stup som en vannscooter (dette er kjernen i «havrafting», som tilbys som en kommersiell tjeneste). Bruk av (kraftig motoriserte) båter til vannskifart vil også av mange kunne sees på som «ekstrem» bruk, spesielt når den foregår nære land og populære utfartssteder. Alle disse båttypene / bruksmåtene kan selv etter departementets utkast lovlig benyttes selv på områder der bruk av vannscooter er forbudt.

Det er altså ingenting ved vannscootere som tilsier at disse har iboende egenskaper som gjør at de har et større potensiale for skade på dyre-, fugle- og planteliv. Forholdet er normalt det motsatte: Fritidsbåter av en viss størrelse vil normalt ha større dypgående, og følgelig kunne lage større bølger enn vannscootere. Moderne vannscootere vil dessuten produsere mindre støy til «vanlige vannaktiviteter» enn motorbåter som benyttes til tauing av vannskikjørere, wake-board osv.

«Ekstrem» bruk vil vel ellers være nokså avhengig av førerens ferdighetsnivå. Erfaringen viser ulykkeligvis at førerens erfaringsnivå ikke hindrer «ekstrem» bruk av fritidsbåter, til tross for at slike har vesentlig større iboende skadeevne enn en vannscooter.

### 3.2.2 Særlig om forslaget om mulighet til ytterligere innstramminger

Departementet fastslår at det *i tillegg* til en sjablonmessig bruksforbudssone «må» kombineres med mulighet for å fastsette *ytterligere* restriksjoner gjennom forskrift. Hvorfor en slik forskriftsmulighet «må» finnes, gis det imidlertid intet svar på. Det er således for det første uklart hvorfor det bør gis en forskriftshjemmel spesielt for bruk av vannscootere. Er det utenkelig at de hensyn til natur, næring, sikkerhet og støy forskriften er ment å ivareta, slår til vel så meget for vanlige fritidsbåter? Hva er den konkrete begrunnelsen for at akkurat vannscootere krever en særskilt forskriftshjemmel?

Dernest: Mener departementet at eksisterende regelverk er utilstrekkelig? Ville det ikke eksempelvis være nærliggende å regulere støyproblematikk gjennom støyforskriften, hensynet til natur gjennom forskrifter eller vernevedtak med hjemmel i naturmangfoldsloven og hensyn til sikkerhet gjennom sjøveisreglene?

Formålet med fastsettelsen av vannscooterforskriften var å sikre at det absolutte bruksforbudet likevel var i samsvar med EØS-regelverket ettersom forbudet var kombinert med en adgang for kommunene til i forskrift likevel å tillate bruk for nærmere angitte områder. Vår erfaring (våre klienters samtaler med sine kunder) er at så godt som samtlige søknader om unntak fra vannscooterforskriften er avslått.

Selv om departementet legger til grunn at behovet for beskytte ytterligere områder «neppe er særlig stort», er vi bekymret for at det kan bli et press på denne forskriftshjemmelen. Vår bekymring har særlig sammenheng med den uvanlig vide og uspesifiserte hjemmelsbestemmelsen, sammenholdt med at forholdet til ellers aktuelle vernebestemmelser er fullstendig uavklart.

### 3.3 Sikkerhetshensyn

Departementet legger i høringsbrevet til grunn at sikkerhetsmessige hensyn kan begrunne at restriksjoner som ellers rammes av EØS-avtalen art. 11, likevel er lovlige. Det er imidlertid høyst uklart hvilke sikkerhetsmessige hensyn det er som tilsier at et ellers lovlig produkt, bare kan benyttes lovlig utenfor en 400 m-bruksforbudssone.

Høringsbrevet etterlater tvil mht. om det er sikkerhet for vannscooterførereren selv man er opptatt av eller sikkerheten for andre brukere av sjøområdet. Det fremholdes at vannscootere er konstruert for en annen kjøring enn båter, ved at de er «mindre, lettere og raskere enn motorbåter, som oftest med stor motorkraft og høy akselerasjonshastighet» og videre ved at konstruksjonsmåten gir mulighet for «ekstrem kjøring med hopp, dykk og stup og krappe svinger». Videre at kombinasjonen av «stor fart, manøvreringsmuligheter og konstruksjonsmåte innebærer [...] at det er betydelig større ulykkesrisiko forbundet med bruk av vannscooter enn med båter.

Dette er for det første en feilaktig påstand som det er forbløffende vanskelig å få brakt ut av verden. Det finnes intet belegg for å hevde at bruk av vannscootere innebærer høyere ulykkesrisiko enn bruk av båter, og departementet angir symptomatisk nok ingen kilde for sin påstand. Et særskilt kjennetegn ved vannscootere er at de er forsynt med en vannjet i motsetning til en propellbasert motor. Den er på dette punkt vesentlig *sikrere* enn en fritidsbåt dersom noen skulle falle av eller komme i nærheten av den. Vannjetanordningen gjør dessuten at vannscootereren, i motsetning til en

vanlig båt, er forsynt med en effektiv brems. Den oppreiste sittestillingen reduserer dessuten sannsynligheten for kompresjonsskader i ryggen pga. gange i sjø.

Viktigere er det at departementet ikke redegjør for hvorfor den angivelig «betydelig større ulykkesrisiko» bare taler for et bruksforbud innenfor et 400 m-belte. Geografiske forhold (se nærmere nedenfor) kan tilsi at man må relativt langt til havs for å kunne utøve vannscooteraktiviteten. Vannscootere er primært konstruert for innenskjærs bruk, slik at et så stort bruksforbudsbelte som det foreslåtte, heller øker risikoen for føreren enn å redusere den.

Et bruksforbudsbelte mot land kan imidlertid begrunnes med landbasert aktivitet som f.eks. bading. Dersom det er hensynet til bading som ligger til grunn for forbudssonen, er det grunn til å minne om at forskrift 24. februar 1983 nr. 624 er ment å håndtere nettopp dette. Forskriften bestemmer at et ethvert fartøy som passerer badende på avstander mindre enn 50 m, maksimalt kan holde 5 knops fart. Den gjelder ethvert fartøy, også vannscootere, og det fremgår at bestemmelsen ikke bare gjelder langs land (der man ved oppmerking med gule bøyer kan innføre et totalforbud). Forskriften hviler åpenbart på en forutsetning om at sikkerhetshensyn er tilstrekkelig ivaretatt med en 50 m-sone rundt de badende.

Det er dessuten grunn til å minne om at de ordinære trafikkreglene til sjøs – sjøveisreglene – gjelder uavkortet for vannscootere, jfr. Regel 1 Anvendelse. Således gjelder den alminnelige forsiktighetsregel i Regel 2 (som kan sammenlignes med vegtrafikkloven § 3), Regel 5 om utkikk, Regel 6 om sikker fart og Regel 7 og 8 om plikter for å unngå sammenstøt og den særnorske Regel 44 om plikten til å holde av veien for nyttetraffikk.

Vi påpeker til slutt at vannscooterførere gjerne sitter mer i nærkontakt med vannflaten enn eksempelvis førere av (større) lystfartøyer, noe som kan tilsi at vannscooterføreren ofte har større oppmerksomhet rettet mot de umiddelbare omgivelser rundt fartøyet.

### **3.4 Generelt om fartsgrenser**

Departementet åpner for at forbudsbeltet kan passeres i lav fart på vei inn og ut av det tillatte ferdselsområdet. Det foreslås altså en ordning som ikke gjelder for noen annen båttraffikk, hverken nyttetraffikk eller til fritidsformål, idet det ikke gjelder noen alminnelig fartsgrense på sjøen.

Kommunene kan imidlertid, med hjemmel i Havne- og farvannsloven, fastsette egne fartsgrenser. Denne adgangen benyttes i betydelig utstrekning. Fartsgrenser som er fastsatt slik, gir en vesentlig mer treffsikker regulering av den best egnede fartsgrensen på stedet.

I Oslofjordområdet gjelder det en generell hastighetsgrense på 5 knop, dog bare innenfor 150 m fra land. Hastighetsgrensen hviler trolig på en forutsetning om at det, etter en avveining av de kryssende hensyn som gjør seg gjeldende, er forsvarlig med en «fri fart»-grense utenfor 150 m-beltet.

Departementets forslag innebærer at vannscootere må overholde en hastighet på 5 knop, selv om nyttetraffikk og (store) lystfartøyer altså kan ferdes uten hastighetsbegrensning. Vi antar som en selvfølge at konsekvensene av at fartøyet føres med høyere hastighet, så vel for miljø- som for sikkerhetshensyn, øker med størrelsen av fartøyet. Det er derfor ikke lett å se hvorfor vannscootere skal behandles strengere enn fritidsbåtflåten, når det egentlig burde vært motsatt. Det gis ingen begrunnelse for denne åpenbare logiske bristen i høringsbrevet.

### 3.5 Sammenligning med de danske reglene

Departementet synes særlig opptatt av å innføre en ordning svarende til den danske, men vil likevel ha den enda strengere. Som gjennomgangen over viser, vil mange av de restriksjonene departementet vektlegger som positive ved den danske ordningen, allerede være gjeldende rett eller i det minste enkelt kunne innføres uten det regelverket departementet foreslår.

Vi har ikke kunnet kontrollere hvilket regelverk som ellers gjelder for bruk av fritidsbåter i Danmark, og kan således ikke verifisere om det danske vannscooterregelverket er strengt nødvendig for å oppnå de løsninger som ønskes. Forholdene i Danmark er imidlertid ikke sammenlignbare med de norske, slik at det regelverket uansett ikke bør kopieres.

Særegen for sjøfronten i Danmark er at den er meget langgrunn og at den gjennomgående utgjøres av sandstrender og evt. store våtmarksområder. Selv flere nautiske mil fra land, er dybden mange steder kanskje ikke på mer enn 3-6 m. Sandbanker som flytter seg er et reelt faremoment for all sjøgående trafikk. Under slike forhold vil all ordinær fritidsbåttrafikk normalt ferdes et godt stykke til havs.

Det er således grunn til å anta at de danske reglene i betydelig grad er diktert av hensynet til badegjester, som altså pga grunnforholdene kan påtreffes ganske langt ute. Siden Danmark stort sett ikke er beskyttet av en skjærgård, kan det videre – under ugunstige værforhold – være vanskelig å få øye på badende som nytter muligheten til å ferdes langt fra land.

Høringsbrevet legger til grunn at forbudsbeltet kan etableres i et 400 m-belte rundt alle holmer og skjær større enn 200 m<sup>2</sup> (mao. 10\*20 m). Disse finnes det tusenvis av i Norge. På grunn av den norske kystlinjens beskaffenhet, gjør en blind overføring og endog en utvidelse av det danske regelverket til norske forhold at store arealer – vesentlig større enn i Danmark – båndlegges med forbud mot vannscooterkjøring. Eksempelvis vil det etter departementets forslag være bruksforbud for vannscootere i og omkring Drøbakssundet, samtidig som det trafikkeres av omfattende nyttetraffikk og samtidig som store fritidsfartøyer lovlig kan ferdes der uten hastighetsbegrensning. Tilsvarende blir hele fjordarmer og store innenskjærs sjøområder som Vestfold-skjærgården og Hvaler-arkipelet helt avsperrert for vannscooterbruk.

Et regelverk utformet over samme lest som det danske vil således i Norge fungere reelt sett fungere som et (skjult) forbud på de stedene folk har praktisk mulighet for å kunne benytte vannscooterne. Også de klimatiske forholdene er annerledes i Norge. En kan trygt legge til grunn at sesongen er forholdsvis kort og betydelig kortere enn i Danmark. Videre vil det i større grad enn i Danmark være betydelige forskjeller på de lokale forhold, så vel klimatiske som geografiske. Dette tilsier at det er meningsløst å gi et generelt bruksforbud (innenfor et belte) gjeldende for hele landet.

Vi har merket oss departementets opplysning om at regelverket er notifisert til EU, og at Kommisjonen ikke har hatt innsigelser til regelverket. Som departementet naturligvis er kjent med, innebærer ikke en notifisering noen rettskraftig anerkjennelse av at det nasjonale regelverket er i samsvar med EU-retten.

## 4 AVSLUTNING / OPPSUMMERING

Vi har over påvist at ivaretagelse av sikkerhetshensyn og hensyn til dyre-, fugle- og planteliv i vesentlig grad allerede er ivaretatt i gjeldende rett, og dessuten mest treffende kan ivaretas gjennom annen lovgivning enn et generelt forbud med hjemmel i småbåtloven. Formålene er allerede

oppnådd gjennom annet regelverk, men rammer blindt rekreasjonsaktivitet som mange faktisk ønsker. Forslaget innebærer således en betydelig disharmoni i regelverket.

Vi kan heller ikke se at departementet har begrunnet at de nasjonale restriksjonene utkastet innebærer, er egnet til å ivareta slike miljø- og sikkerhetshensyn at restriksjonene likevel går klar av EØS-avtalen art. 11. Når alle aktuelle miljø- og sikkerhetshensyn er varetatt gjennom annet regelverk, må nødvendigvis restriksjonen være i strid med EØS-rettslige forpliktelser. Høringsbrevet gir ingen realistisk forklaring på hvorfor regelverket må være strengere for (små) vannscootere enn for (store) fritidsfarøyer.

Vi kan derfor ikke se at departementets utkast til nyregulering av vannscooteraktivitet gjør regelverket mindre i strid med EØS-regelverket. Vi opprettholder derfor vårt syn i vårt brev 8. juni 2011 om at forslaget er i strid med EØS-reglene.

I all ærbødighet tillater vi oss å si at lovgivningsprosessen etterlater et bestemt inntrykk av et panisk forsøk på å få et formentlig politisk ønsket vannscooterforbud til å være i samsvar med EØS-reglene. Det er nå gjort to forsøk allerede, og man burde stoppet der.

Vi vil også tilføye at lovgivningprosessen så langt ikke har utmerket seg ved ryddighet. Vi måtte henvende oss flere ganger til departementet for å få tilgang til det faktiske grunnlagsmateriale for vannscooterforskriften, og da vi til slutt fikk det, fremgikk det at det ikke forelå noen dokumenter / forarbeider til den. Med dette in mente, er det lite tillitvekkende når det ved det aktuelle lovendringsarbeidet ikke er mulig å etterprøve den dokumentasjon fra fagdirektoratet som departementet angivelig bygger på.

Vi finner det på denne bakgrunn svært uheldig om Stortinget forelegges et lovforslag som i realiteten går ut på det samme som någjeldende, EØS-stridige ordning. Slik forhistorien bak dette lovforslaget har vært, og av hensyn til Norges EØS-rettslige forpliktelser, bør det vesentlige av regelverket gis av Stortinget som lovgiver, og ikke overlates til forvaltningens egen regulering.

Med vennlig hilsen  
Advokatfirma Ræder DA

Bjørn Olav Aspelund  
Advokat  
[bas@raeder.no](mailto:bas@raeder.no)

Gjenpart:

- BRP Norway AS
- Norsk Motorimport AS
- EFTA Surveillance Authority