

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 4. februar 2013

## HØRINGSUTTALELSE - ENDRING I SMÅBÅTLOVEN OM BRUK AV VANNSCOOTERE

### 1 INNLEDENDE BEMERKNINGER

Det vises til Miljøverndepartementets (MD) høringsbrev av 15. januar 2013 med forslag til endringer i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) § 40 om bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer

Arntzen de Besche Advokatfirma AS (Arntzen de Besche) representerer JetTrade.no NUF (JetTrade). På vegne av JetTrade inngis med dette høringsuttalelse til departementets lovendringsforslag.

Som en innledende kommentar vil vi understreke at det er positivt at uttalelsene fra EFTAs overvåkningsorgan (ESA) – som vi deler fullt ut – nå i en viss utstrekning blir tatt på alvor av departementet.

Småbåtloven § 40 – slik den lyder i dag – angir at:

*«Denne bestemmelsen gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøy som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter.*

*Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller om fartøy av en viss type omfattes av første ledd.*

*Bruk av fartøy som nevnt i første ledd er ikke tillatt.*

*Kommunen kan ved forskrift gjøre helt eller delvis unntak fra forbudet for nærmere avgrensede områder, der bruken ikke medfører fare for ferdsele eller allmennheten eller ulempe i form av støy eller andre forstyrrelser, og heller ikke medfører fare for nevneverdig skade på dyre- og/eller plantelivet.*

*Uten hinder av forbudet etter første ledd er bruk av fartøy som nevnt i [§ 38] tillatt i forbindelse med:*

- a) *politi-, rednings- og ambulansetjeneste, samt oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,*
- b) *Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter, og*

c) *marinarkeologiske og andre vitenskapelige undersøkelser.*

*Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra forbudet etter første ledd for bruk av fartøy som nevnt i [§ 38] til andre transportformål» (vår understrekning).*

Som det fremgår av det siterte, legger dagens regelverk opp til et totalforbud, kombinert med muligheten for kommunene gjennom lokal forskrift å åpne opp for bruk av vannscootere innen visse områder på bakgrunn av konkrete søknader.

Problemet er at dette søknadssystemet ikke fungerer i praksis. Samtlige søknader som er sendt inn til kommunene etter det vi kan se er blitt avslått. Problemet med søknadsordningen er tidligere redegjort for i vårt brev av 19. september 2012 og vi viser til våre mer utfyllende kommentarer der.

Vi anser det derfor som positivt at departementet nå tar innvendingene mot dagens regime til etterretning og opphever forbudet mot vannscootere i småbåtloven § 40.

## 2 NÆRMERE OM LOVENDRINGSFORSLAGET

Av departementets høringsbrev fremgår følgende forslag til endring i småbåtloven § 40:

«Denne bestemmelsen gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøy som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter.

Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller om fartøy av en viss type omfattes av første ledd.

*Departementet kan i forskrift gi nærmere regler for bruk av fartøyer som nevnt i første ledd, herunder bestemme at bruk av slike fartøyer av hensyn til miljø eller sikkerhet ikke er tillatt i en bestemt avstand fra land, i verneområder og i en bestemt avstand fra verneområder*

*I særlige tilfelle der hensynet til natur, næring, sikkerhet eller støy tilsier det, kan departementet i forskrift forby eller begrense bruk av slike fartøyer i andre områder enn de som er forbudt med hjemmel i tredje ledd.*

*Departementet kan delegere myndighet etter fjerde ledd til kommunen.*

Uten hinder av *bestemmelser gitt i medhold av tredje og fjerde ledd* er bruk av fartøy som nevnt i første ledd tillatt i forbindelse med:

- a. politi-, rednings- og ambulansetjeneste, samt oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,
- b. Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter, og
- c. marinarkeologiske og andre vitenskapelige undersøkelser.

Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra *bestemmelser gitt i medhold av tredje og fjerde ledd* for bruk av fartøy som nevnt i *første ledd* til andre transportformål» (vår understrekning).

Utgangspunktet er således snudd om sammenlignet med dagens regelverk, ved at forbud mot bruk av vannscootere i en bestemt avstand fra land, i verneområder og i en bestemt avstand fra verneområder

konkret må fastsettes gjennom forskrift. Selv om dette er et viktig skritt i riktig retning sammenlignet med tidligere, hvor utgangspunktet var et totalforbud, er det fortsatt noen avgjørende grep som må tas for at småbåtloven § 40 skal være i samsvar med Norges EØS-rettslige forpliktelser.

Nærmere bestemt er forslag til § 40 nytt tredje ledd og fjerde ledd problematisk, ved at det angis at:

*«Departementet kan i forskrift gi nærmere regler for bruk av fartøyer som nevnt i første ledd, herunder bestemme at bruk av slike fartøyer av hensyn til miljø eller sikkerhet ikke er tillatt i en bestemt avstand fra land, i verneområder og i en bestemt avstand fra verneområder.*

*I særlige tilfelle der hensynet til natur, næring, sikkerhet eller støy tilsier det, kan departementet i forskrift forby eller begrense bruk av slike fartøyer i andre områder enn de som er forbudt med hjemmel i tredje ledd» (vår understrekning).*

Som det fremgår av det siterte er det fortsatt adgang til å fastsette **geografiske begrensninger** for alle typer vannscootere. Slike generelle, geografiske begrensninger for alle typer vannscootere er etter JetTrades syn uheldig og i strid med EØS-avtalens bestemmelser om fri bevegelighet for varer.

For det første bør de faktiske forskjellene mellom nyere typer vannscootere – som har tilsvarende egenskaper som mange båter – og de tradisjonelle «synkemaskinene» reflekteres i langt større grad i lovgivningen. Etter JetTrades syn bærer høringsbrevet til dels preg av en tradisjonell oppfatning om at vannscootere er støyende, farlige og miljøskadelige, uten at det fra departementets side problematiseres hvorvidt det bør skilles mellom ulike typer fartøyer, uten hensyn til om produktet er CE-godkjent – og dermed overholder felleseuropeiske krav til støy og forurensning – og uten at det gjøres en vurdering av vannscootere opp mot andre sjøgående fartøyer. JetTrade opplever at forskjellsbehandlingen mellom vannscootere og andre båter bygger på en tradisjonell oppfatning av vannscooterens egenskaper som støyende, mer forurensende og raskere hastighet enn andre båter, jf. høringsbrevet punkt 6. Disse tradisjonelle oppfatningene, synes å ha vært og fortsatt utgjør en avgjørende betydning i departementets vurderinger ved utformingen av endringene i småbåtloven § 40.

For det annet er JetTrade av den oppfatning at departementet har satt et for høyt beskyttelsesnivå hva gjelder bruk av vannscootere. JetTrade savner også dokumentasjon som begrunner hvorfor departementet mener det er reelle forskjeller mellom CE-godkjente vannscootere og andre sjøgående fartøyer som kan begrunne den forskjellsbehandlingen man fortsatt står overfor. Begrunnelsen i høringsbrevet punkt 5 fremstår fortsatt som lite konkret.

For det tredje vil vi minne om at slike generelle geografiske begrensninger for bruk av vannscootere også ble trukket frem av ESA i overvåkningsorganets åpningsbrev til MD av 3. oktober 2012, hvor ESA i avsnitt 41 skriver at:

*«It should be noted that the Court of Justice has found that the use of personal watercrafts must only be prohibited in areas where it is liable to give rise to risks protected by one of the mandatory requirements. Restrictions on the use must be preceded by risk assessments establishing the link between the use and the realization of a risk.*

*Furthermore, the burden of proof on the Norwegian Government is particularly high in areas where use of other private vessels is allowed without restrictions. In its letter of 8 February 2012, the Norwegian Government explains the lack of consistency in the proposed rules on the basis of the significant differences in the way personal watercrafts are usually driven as compared to other vessels (sharp turns, quick accelerations, high speed, criss-cross driving and jumps). In this context, it is the view of the Authority that the introduction of less trade restrictive measures than prohibition in*

certain areas, such as speed limits, decibel limits, obligation to drive in straight line, etc., would constitute more proportionate measures to attain the aim pursued» (vår understrekning).

Som det fremgår av det siterte, er bevisbyrden for nasjonale myndigheter særlig tung hvor det fastsettes geografiske begrensninger for vannscootere i områder hvor andre fritidsfartøy er tillatt. Som nevnt ovenfor, mener JetTrade at departementet fortsatt ikke har lagt frem dokumentasjon som i tilstrekkelig grad begrunner hvorfor det foreligger en forskjellsbehandling av vannscootere sammenlignet med andre sjøgående fartøyer.

Videre deler JetTrade ESAs syn hva gjelder proporsjonalitetsprinsippet. Det er ikke vannscooterne som produkt som er problemet – i hvert fall ikke for vannscootere som er CE-merket – men snarere holdningen til enkelte av førerne av dette farkostmiddelet. Det å ilegge et geografisk forbud for samtlige vannscootere vil derfor være en restriksjon som går betydelig lenger enn det som er nødvendig for å oppnå det tilsiktede formålet. Som understreket av ESA, vil begrensninger hva gjelder høy hastighet, hopping, dykking med videre være mer i tråd med proporsjonalitetsprinsippet. Slike begrensninger tilknyttet visse typer atferd vil utgjøre restriksjoner for bruk av vannscootere som er mindre inngripende enn det geografisk forbud vil være, samtidig som det vil ivareta de samme formål som et geografisk forbud.

Vi anbefaler derfor at departementet i utformingen av nytt tredje og fjerde ledd i småbåtloven § 40, går bort fra tanken om et generelt geografisk forbud for vannscootere. Slik lovendringsforslaget nå er utformet, vil det etter det vi kan se fortsatt være i strid med Norges EØS-rettslige forpliktelser.

Til orientering har vi også bedt professor Erling Hjelmeng ved juridisk fakultet i Oslo om å foreta en vurdering av departementets lovendringsforslag. Vi vil komme tilbake til departementet når utredningen foreligger.

Med vennlig hilsen

ARNTZEN de BESCHE ADVOKATFIRMA AS



Espen I. Bakken



Nina Lea Gjerde