

Prop. 82 L

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i småbåtloven (bruk av vannscooter)

*Tilråding fra Miljøverndepartementet 22. mars 2013,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Miljøverndepartementet foreslår i denne proposisjonen endringer i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven), som innebærer at det generelle forbudet mot bruk av vannscooter fastsatt i småbåtloven § 40 tredje ledd oppheves. Samtidig foreslås det at departementet gis adgang til å fastsette forskrift om nærmere regler for bruk av vannscooter.

2 Bakgrunnen for lovendringsforslaget

Etter småbåtloven § 40 tredje ledd, jf. første ledd er bruk av vannscootere og lignende motordrevne mindre fartøyer ikke tillatt. Stortinget vedtok forbudet i 2000 for å unngå støy og forurensning samt skader på dyre- og planteliv. Etter § 40 fjerde ledd kan kommunen ved forskrift gjøre unntak fra forbudet så fremt ikke hensynet til miljø eller sikkerhet tilsier noe annet.

EFTAs overvåkingsorgan (ESA) åpnet i juni 2004 traktatbruddprosedyre mot Norge på grunn av manglende høring i EØS av dette regelverket. I et supplerende åpningsbrev i juli 2009 anførte ESA at regelverket var i strid med EØS-avtalens art. 11 og 13 ved at det utgjorde en ulovlig importrestriksjon.

Miljøverndepartementet valgte å regulere bruk av vannscootere nærmere i forskrift 22. juni

2012 nr. 567 om bruk av vannscooter og lignende. Forskriften bestemmer at kommunen ikke kan åpne for vannscooterkjøring i områder som er skravert i et kartvedlegg til forskriften. Videre forbyr forskriften kommunen å åpne for vannscootere i nærmere spesifiserte typer områder der bruk av vannscooter vil kunne medføre nevneverdig skade eller ulempe for miljø eller sikkerhet. Utenfor disse områdene fastsetter forskriften en plikt for kommunene til å åpne for vannscooterkjøring dersom det er søkt om det. Kommunen kan også på eget tiltak åpne for bruk av vannscootere på de samme vilkår.

ESA sendte et nytt åpningsbrev til Norge 3. oktober 2012. ESA mener heller ikke det nye regelverket er fullt i samsvar med EØS-avtalen art 11 om fri bevegelse av varer. ESAs hovedinnvending er at omfanget av forbudsområder i kartvedlegget kombinert med kommunens adgang til å nekte å åpne for kjøring gjør at ESA mener det er usannsynlig at det vil bli reell åpning i store nok områder for bruk av vannscootere tilstrekkelig raskt.

ESA har pekt på det nylig vedtatte danske systemet med et generelt forbudsbelte ut fra land, øyer og holmer som en mulig akseptabel løsning. ESA fremhever dette systemet som enkelt, oversiktlig, forutberegnelig og lett håndhevbart.

Miljøverndepartementet mener det norske regelverket er innenfor det Norge med sitt høye beskyttelsesnivå for miljø og sikkerhet har adgang til innenfor EØS-retten. Regelverket er

imidlertid komplisert, og det er en utfordring for kommunene både administrativt og kunnskapsmessig å få gitt nye forskrifter tilstrekkelig raskt. Ut fra en samlet vurdering med vekt på et fortsatt høyt beskyttelsesnivå for miljø og sikkerhet, ønsket om et enklere regelverk for brukere og myndigheter, større sikkerhet for at regelverket er i samsvar med EØS-retten og i lys av den nye danske modellen, ser departementet det som hensiktsmessig å foreta en endring i regelverket.

Departementet sendte 15. januar 2013 på høring forslag til endring i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven). Forslaget innebærer at det generelle forbudet mot bruk av vannscootere oppheves, og at det gis forskrift om bruk av vannscooter, herunder om områder hvor det er restriksjoner på bruk av vannscooter.

Følgende høringsinstanser ble bedt om å uttale seg:

Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kulturdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet
Fylkesmennene
Fylkeskommunene

Arrangementservice AS
BRP Norway AS
Båtmagasinet
Den Norske Turistforening
Fiskeri- og havbruksnæringsens landsforening
Fiskeriforskning
Fiskeridirektoratet
Frivillige organisasjoners redningsfaglige Forum
Framtiden i våre hender
Friluftslivets fellesorganisasjon
Friluftsrådernes Landsforbund
Greenpeace Norge
Havforskningsinstituttet
Hjellestad Jet Ski Klub
Innovasjon Norge
Jettrade
Kommunenes sentralforbund
Klima- og forurensningsdirektoratet
Kongelig Norsk Båtforbund
Kulturvernets fellesorganisasjon
Kystdirektoratet
Miljøstiftelsen Bellona
Natur og Ungdom
Norges Fiskarlag

Norges Idrettsforbund og olympiske og paralympiske komite
Norges Jeger- og Fiskerforbund
Norges Kystfiskarlag
Norges Miljøvernforbund
Norges Motorsportforbund
Norges Naturvernforbund
Norsk Fiskerihøgskole, Univ. i Tromsø
Norsk inst. for fiskeri- og havbruksforskning
Norsk inst. for vannforskning
Norsk institutt for naturforskning
Norsk Ornitologisk Forening
Norsk Zoologisk Forening
Powersport AS
Riksantikvaren
Riksadvokatembetet
Regjeringsadvokatembetet
Romerike vannjetklubb
Sametinget
SABIMA
Sjøfartsdirektoratet
Statens Kartverk
Taretrålernes forening
WWF
Yamaha Motor Scandinavia

Høringen var også åpen for alle andre instanser og privatpersoner som ønsket å uttale seg.

Følgende instanser har hatt realitetsmerknader til høringsforslaget

Justis- og beredskapsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Kulturdepartementet
Fiskeridirektoratet
Sjøfartsdirektoratet
Kystverket
Fylkesmannen i Østfold
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
Båtmagasinet
Arendal Havn
BRP Norway og Norsk Motorimport AS
Hjellestad jetskiklubb
Jettrade NUF
Friluftslivets fellesorganisasjon
Friluftsrådernes landsforbund
Kongelig norsk båtforbund
Kommunenes sentralforbund
Naturvernforbundet i Oppland
Naturvernforbundet i Vest-Agder
Naturvernforbundet i Finnmark
Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag
Norges Naturvernforbund
Norges Padleforbund

Norges Roforbund
 Norges Motorsportforbund
 Norges Dykkerforbund
 Norges Idrettsforbund
 Norges Båtbransjeforbund
 Norges Seilforbund
 Norsk Vann
 Oslo Rokrets
 Romerike Vannjetklubb
 SABIMA

Følgende instanser har uttalt at de ikke vil innngi høringsuttalelse eller at de ikke har merknader til forslaget:

Finansdepartementet
 Fornyings-, administrasjons- og kirke-
 departementet
 Samferdselsdepartementet
 Statens Kartverk
 Riksadvokaten

I tillegg har 165 privatpersoner uttalt seg om høringsforslaget.

3 Endring av reglene for bruk av vannscooter

3.1 Gjeldende rett

Det fremgår av småbåtloven § 40 tredje ledd jf. første ledd at bruk av vannscootere og lignende motordrevne mindre fartøyer ikke er tillatt. Kommunen er imidlertid i § 40 fjerde ledd gitt hjemmel for ved forskrift å gjøre unntak fra forbudet for nærmere avgrensede områder, så fremt ikke bruken medfører fare for ferdselen eller allmennheten eller ulempe i form av støy eller andre forstyrrelser, og heller ikke medfører fare for nevneverdig skade på dyre- og /eller plantelivet.

I forskrift om 22. juni 2012 nr. 567 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften) er det gitt utfyllende bestemmelser om bruk av vannscootere. Forskriften trådte i kraft 1. juli 2012. Forskriften nedfeller en plikt for kommunen til å åpne områder for vannscooterkjøring dersom det er søkt om det når området det er søkt om ikke er blant de områdene der forskriften bestemmer at vannscooterkjøring ikke kan tillates, jf. forskriften § 2 jf. § 3. Kommunen kan fastsette nærmere vilkår og avgrense tidsrom for bruken, men vilkårene må være begrunnet i miljø- og/eller sikkerhetshensyn. Kommunen kan ikke åpne områder hvor bruk av vannscooter vil utgjøre en fare

for nevneverdig skade eller ulempe for miljø eller sikkerhet. Forskriften inneholder et kartvedlegg med skraverte områder langs kysten der kommunen ikke kan tillate bruk av vannscootere, jf. forskriften § 3 første ledd. Områdene er forhåndsvurdert og funnet å ha så store verdier eller utgjøre en slik risiko for miljø eller sikkerhet at bruk av vannscooter ikke er ønskelig. Denne forhåndsvurderingen sikrer særlig viktige områder og forenkler saksbehandlingen hos kommunene. Når det søkes om bruk av vannscooter innenfor de skraverte områdene, skal kommunen uten videre avslå søknaden.

Forskriften § 3 inneholder videre en opplisting av nærmere bestemte typer områder der kommunen ikke kan tillate bruk av vannscooter, det samme gjelder inntil 500 meter fra de fleste av disse områdene: verneområder, viktige friluftsområder, hytteområder, boligområder, rekreasjonsområder, badeområder, områder som har prioriterte, truede eller nær truede arter, områder som har utvalgte, truede eller nær truede naturtyper som er viktig for naturmangfold, områder som er inntil 1 km fra inngrepsfrie naturområder (INON-områder), farleder og områder der det kan bli konflikt med yrkesfiske, akvakulturvirksomhet eller annen næring. For områder som ikke omfattes av kartvedlegget, må altså kommunen gjøre sin egen vurdering etter disse kriteriene. Dette er blant annet spesielt viktig i innsjøer og vassdrag, siden disse ikke er forhåndsvurdert i kartvedlegget.

Dersom det er nødvendig for å komme ut til et område som er åpnet for vannscooterkjøring, kan kommunen tillate vannscooter i en korridor gjennom områder der bruk av vannscooter ellers er forbudt etter forskriften, jf. § 3 siste ledd.

3.2 Utenlandsk rett

3.2.1 Danmark

I Danmark kan man fritt kjøre vannscooter utenfor et 300-metersbelte fra land (kystlinjen). Forbudet gjelder kun vannscootere, ikke båter. Øyer og holmer, både bebodde og ubebodde, har også et 300-metersbelte.

For å komme ut i den frie sonen er det tillatt å kjøre gjennom beltet, men man må holde 5 knops fart og kjøre i rett vinkel ut fra land. Man skal alternativt følge farleden ut dersom man sjøsetter fra havner. Utenfor 300-meterbeltet er det stedvis også forbudssoner i områder som er vernet etter den danske naturbeskyttelsesloven, viltreservater opprettet etter lov om jakt og viltforvaltning og områder som etter lov om miljømål for vannfore-

komster og områder er utpekt som internasjonale naturbeskyttelsesområder. Sistnevnte omfatter såkalte "Natura 2000" - områder, som er naturområder som er gitt en særskilt beskyttelse og status, men som ikke nødvendigvis er vernet etter naturbeskyttelsesloven. Politiet kan i tillegg nedlegge forbud lokalt ved politivedtekt. Slik regulering kan også gjelde "transitkjøring" innenfor 300-meterbeltet, for å løse konflikt med støy og bading.

Danmark har i tillegg regler om forurensning og støy knyttet til selve farkosten.

Regelverket er notifisert til EU, og Kommisjonen har ikke hatt innsigelser mot regelverket.

3.2.2 Andre land

En rekke andre land, herunder EU-land, har særskilte reguleringer for bruk av vannscootere. Dette gjelder bl.a. Hellas, Frankrike, Italia, Kroatia, Malta, Montenegro, Spania, Tyrkia, Sverige mv. Den vanligste form for regulering er basert på at man har et forbudsbelte langs kystlinjen. Disse forbudsbeltene er typisk 200-500 meter brede. I tillegg forekommer det regler som forbyr bruk når det ikke er dagslys, regler om hensyn og avstand til vannsportutøvere og andre farkoster på sjøen mv. I forbudsbeltene er det gjerne tillatt med transportkjøring ut til åpne områder, men da begrenset til hastighet på 3-5 knop, og krav om kjøring i rett linje. Departementet viser videre til at man også har særskilt regulering av bruk av vannscooter i andre deler av verden, eksempelvis i Australia og i mange amerikanske stater.

3.3 Forslaget i høringsnotatet

Departementet har i høringsnotatet skissert en løsning der det generelle forbudet i småbåtloven mot bruk av vannscooter oppheves, men at det i forskrift fastsettes forbudssoner hvor bruk av vannscooter er regulert. Departementet har i høringsnotatet skissert hvordan en generell forskrift om forbudssoner mv. kan utformes.

Det vises til at det vurderes å fastsettes følgende forbudssoner:

- I sjø:
 - i et heldekkende belte på 400 meter ut fra land
 - i verneområder
 - i et heldekkende belte på 400 meter fra alle verneområder, også fra verneområder på land
- I vassdrag, herunder innsjøer:
 - i et heldekkende belte på 500 meter ut fra land

- i verneområder
- i et heldekkende belte på 500 meter fra alle verneområder, også fra verneområder på land

Med land menes fastland samt øyer og skjær ned til 200 m².

Bakgrunnen for de foreslåtte forbudssonene er særlig hensyn til miljø og sikkerhet.

Det strengere kravet i innsjøer er begrunnet i særlige hensyn som gjør seg gjeldende her. I innsjøer og vassdrag bruker mange arter hele vannspeilet knyttet til næringsopptak. Dette gjelder også en del arter som vi finner på Norsk rødliste for arter 2010. Enkelte av artene som bruker hele vannspeilet søker seg gjerne til større vann, noe som gjelder for eksempel lommer og marine dykkere. For beskyttelse av disse artene anses en buffersone på 500 meter å være nødvendig. I tillegg kommer at tradisjonell motorisert båttrafikk som har vært vanlig på innsjø og i vassdrag ofte har vært knyttet til fisketradisjoner og annen transport/turisme. Mange av de større innsjøene ligger i områder der man forventer fravær av menneskeskapt støy og der aksepten for støy fra motorfartøy er lav. På små innsjøer (mindre enn 2 km²) er ferdsel med både båter og vannscootere i utgangspunktet forbudt etter motorferdselloven (lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 tredje ledd).

Det foreslås videre i høringsnotatet at adgangen til å fastsette generelle forbudsbelter suppleres med en hjemmel til å fastsette restriksjoner også i andre særskilte områder av hensyn til natur, næring, sikkerhet eller støy. En slik begrenset hjemmel gir mulighet til å beskytte særskilte områder som ikke fanges opp av de generelle forbudsområdene. Departementet viser til at det vil være naturlig at slike forbud eller begrensninger i hovedsak gis i forskrift av den enkelte kommune, men det vil også kunne være aktuelt at forskrift gis av staten.

Begrensninger kan for eksempel være aktuelt i visse områder i hekke- og yngletider eller andre perioder hvor dyre- og fugleliv er spesielt sårbart. Begrensninger av sikkerhetsmessige hensyn kan for eksempel være aktuelt i visse områder av hensyn til vannsportutøvere, båttrafikk eller friluftslivsutøvere.

Departementet foreslår videre i høringsnotatet at det tillates kjøring i lav fart (5 knop) gjennom forbudsbeltene for at vannscooterne skal kunne ta seg ut til de åpne områdene. Departementet viser til at det er vurdert en løsning hvor det tillates å kjøre i rett vinkel ut fra land i lav fart, som i Dan-

mark, men den norske kystlinjens mange trange fjorder, bukter, øyer og holmer medfører at en slik løsning ikke nødvendigvis er like praktikabel over alt. En annen mulighet departementet skisserer er at det åpnes for å kjøre korteste strekning fra land til nærmeste åpne område. Departementet viser her til at det av hensyn til å minimere kjøring i forbudsbeltene vurderes fastsatt en maksimumslengde, anslagsvis 1 kilometer, for slik transportkjøring. Hensyn til miljø og sikkerhet tilsier videre at det ikke bør tillates transportleder fra eller gjennom badeområder og verneområder, og heller ikke i elvestrekninger, av hensyn til støy og sikkerhet for friluftslivsaktiviteter som fiske, kajakk- og elvepadling m.v.

Løsningen som skisseres i høringsnotatet innebærer at man går bort fra dagens søknadssystem og kravet om at åpning av områder for bruk av vannscooter skal fastsettes i kommunal forskrift. Løsningen vil dermed innebære en forenkling av regelverket, lette kommunenes arbeid og være mer forutsigbart for brukerne. Selv om arealene hvor det kan kjøres vannscooter samlet sett blir større, er det relativt stor likhet mellom dagens forbudssoner og en løsning med et generelt kystnært belte som skissert over. Departementet mener en slik løsning fortsatt vil sikre et høyt beskyttelsesnivå for miljø og sikkerhet. Videre vil løsningen sikre at reglene er i samsvar med EØS-retten.

Forslaget innebærer at det eksisterende forbudet mot vannscootere i småbåtloven § 40 tredje ledd oppheves.

Departementet forutsetter at sentral forskrift med sjablongmessig fastsatte forbudssoner mv. trer i kraft samtidig som endringene i småbåtloven.

3.4 Høringsinstansenes syn

Fiskeri- og kystdepartementet viser til høringsuttalelse fra Kystverket. Departementet uttaler videre følgende:

”Fiskeri- og kystdepartementet legger til grunn at det i områder med fiskeriaktivitet kan være behov for begrensninger i bruken av vannscootere, og oppfatter at dette ivaretas gjennom ordlyden i lovforslaget.

Vi er imidlertid ikke enig i forslaget om at det bør åpnes for generelle bestemmelser med regler om ferdsel med vannscooter, ev. ferdselforbud, i egen sektorovergripende forskrift, hvor kommunen gis kompetanse til å fastsette nærmere bestemmelser. Etter vår vurdering er

fiskeri- og kystmyndighetene nærmest til å vurdere hva som er hensiktsmessig og tilbørlig ferdsel med vannscooter, eller andre motor-drevne fartøy, i nærheten av akvakulturanlegg. Vi viser i denne sammenheng til at det er oppstilt egne bestemmelser om ferdsel i forskrift 17. juni 2008 nr. 822 om drift av akvakulturanlegg, § 18, hvor det fremgår at det ikke er tillatt å ferdes nærmere enn 20 meter fra et akvakulturanlegg i sjø.

Vi er videre av den oppfatning at ferdsel med motorfartøy i sjøen i nærheten av akvakulturanlegg bør reguleres teknologinøytralt, og ikke spesifikt begrenses til ferdsel med vannscooter.

Hvorvidt bruk av vannscootere i enkelte farleder, eller områder, bør underlegges særlige restriksjoner, eller forbyes av sjøsikkerhetsmessige årsaker, må baseres på en faglig vurdering. Det vises i denne sammenheng til at lov av 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann, er det juridisk rammeverk for regulering av - og tilrettelegging for -sikker sjøverts ferdsel i farvannet, og at Kystverket er nasjonal etat for blant annet forebyggende sjøsikkerhet.

Fiskeri- og kystdepartementet ber om at vi blir tatt med i dialogen om utforming av en forskrift som fastsetter nærmere regler om ferdsel for vannscooter. Vi vil avslutningsvis bemerke at vi savner lov av 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova), i oppregningen av relevante regler i annet lovverk på side 6 i høringsbrevet.”

Justis- og beredskapsdepartementet uttaler bl.a. følgende:

”Når det gjelder teksten til lovendringsforslaget, ønsker vi at ordet «særlige» i § 40 fjerde ledd strykes. Videre ønsker vi at det i samme ledd settes inn ordene «eller annen ferdsel» etter ordet «støy» og at ordet «eller» før ordet «støy» fjernes.

Under henvisning til pkt. 5 i høringsbrevet synes drøftinger som er foretatt av Direktoratet for naturforvaltning (DN), å være konsise. Vi har derfor ingen ytterligere bemerkninger hverken til avstand eller verneområder.

Vi ser imidlertid en utfordring med å kunne bedømme om øyer og skjær er større enn 200 kvm. Vi ser frem til hvordan ordlyden i praksis skal nedfelles i forskriften og hvordan politiet og borgere skal få tilgang til nødvendig og god informasjon om dette.

Vi antar, i motsetning til det som er sagt under punkt 5 og 7 om «ingen merbelastning for kommunene», at kommunene vil få en omfattende oppgave med å utgi bestemmelser for å begrense trafikken der det er nødvendig mht. natur, næring, sikkerhet, støy (eller annen ferdsel).

Vi synes det er hensiktsmessig å nedfelle i ny forskrift bestemmelser om hastighet og om hvordan en konkret skal kunne komme seg ut av «forbudsbeltet».

Generelt er det viktig at reglene som antydes og omtales under pkt. 5, gjøres godt kjent gjennom blant annet informasjonskampanjer. Det er antydning at flere allerede etablerte regelverk også vil sette begrensninger mht. bruk av vannscooter. Vi anser det som fordel at en informasjonskampanje også omtaler dette. Vi legger ellers til grunn at MD setter av nok ressurser og god tid til det forbyggende arbeidet som vil avlaste politiet og Statens naturoppsyn (SNO).

Det er viktig at plikter som er nedfelt i forskriften, er lette å kontrollere og håndheve. Vi ber om at MD tidlig tar direkte kontakt med både POD og SNO, som begge etter gjeldende regelverk er kontrollat, for å få gode innspill.

Når det gjelder pkt. 4 i høringsbrevet støtter departementet muligheten for at lokalt politidistrikt kan supplere reglene med lokale politivedtekter. Vi ber om at forskriften tar høyde for det.

Under henvisning til småbåtloven § 26 b og det som er sagt under pkt. 6, sikkerhet, ulykkespotensialet mv., ønsker vi at MD utformer regelverket slik at det stilles krav til å kunne være fører av vannscooter.

Departementet ser også utfordringer mht. til at det mangler en registreringsordning for vannscootere. En registreringsordning vil kunne forenkle arbeidet til kontrollatene, spesielt når regelverket er overtrådt og kontrollatene har et behov å komme i kontakt med eier/fører.”

Justis- og beredskapsdepartementet viser videre til at premissene for beregning av de økonomiske og administrative konsekvensene ikke er avklart, herunder om arbeidsdeling mellom Statens naturoppsyn og politiet. Det foreslås at Statens naturoppsyn og politiet gis i oppdrag å utarbeide omforent forslag om arbeidsdeling mv., slik at de administrative og økonomiske konsekvensene for respektive etater kan vurderes.

Kulturdepartementet viser til at bruk av vannscooter også har en idrettslig side, det vil si at det også i Norge finnes vannscooterkjørere som trener og konkurrerer nasjonalt og internasjonalt. Departementet ber om at utøvelse av denne idrettsgrenen blir hensyntatt, slik at det i praksis blir tilrettelagt for også bruk av vannscootere til idrettsformål.

Nærings- og handelsdepartementet støtter at forbudet mot bruk av vannscooter oppheves, men er av den oppfatning at vannscootere skal behandles likt som fritidsfartøy for øvrig. Departementet ønsker derfor at det ikke skal gis adgang i forskrift til å gi nærmere regler om bruk av vannscooter, herunder om forbudsbelter, etc. Det påpekes av vannscootere støyer langt mindre enn da forbudet ble vedtatt. Departementet viser til at vannscootere er omfattet av samme ferdsels- og fartsbegrensninger til sjøs som øvrige fritidsfartøy, samt krav om båtførerbevis. Det vises til at vannscootere er små, kan kjøre med krappe svinger, og at formålet er lek/sport. Departementet påpeker at mange fritidsfartøy som benyttes i norsk skjærgård kan betegnes på samme måte, og at en forskjellsbehandling virker vilkårlig. Departementet viser til at en slik vilkårlig forskjellsbehandling synes uheldig, og at den kan stride mot både alminnelig forvaltningsrett og EØS-avtalen.

Politidirektoratet savner en vurdering av håndheving/kontroll med det foreslåtte regelverket. Det savnes også en bredere omtale av erfaringer fra Danmark, spesielt knyttet til håndheving. Det hadde også vært ønskelig med erfaringer fra Sverige. Politidirektoratet viser til, som påpekt i høringsnotatet, at kombinasjonen av stor fart, manøvreringsmuligheter og konstruksjonsmåte innebærer en betydelig større risiko for ulykker sammenlignet med båter, både for førere av vannscootere, andre sjøfarende, og badende. Det vises til at høringsnotatet ikke drøfter sikkerhetsaspektet og ulykkespotensialet nærmere. Politidirektoratet stiller i forlengelsen av dette spørsmål ved om småbåtloven § 26 b om båtførerprøve mv. bør gjøres gjeldende for § 40 om vannscooterbruk, samt om det bør stilles særskilt krav om opplæring for bruk av vannscooter. Politidirektoratet viser videre til at flere politidistrikt påpeker at nytt regelverk vil gi utfordringer med kontroll og vil kunne kreve økt ressursbruk i politiet. Det påpekes utfordringer med å bedømme avstander og størrelser på holmer/skjær over 200 m², samt hvor det er verneområder. Politidirektoratet advarer mot at lovendringen trer i kraft før politiet er satt i stand til å håndheve regelverket. Politidirektoratet påpeker videre at de er uenig i at forslaget

ikke vil ha økonomiske eller administrative konsekvenser. Politidirektoratet viser til anslag for kostnader forbundet med dagens kontrollnivå og ev. økning av antall kontroller. Det understrekes også behov for å få ut informasjon til publikum om nytt regelverk.

Sjøfartsdirektoratet støtter forslaget, men viser til at det ved fastsettelse av begrensninger på bruk i forskrift må tas høyde for at det finnes små motoriserte båter, med sammenlignbare egenskaper som en vannscooter, men som ikke vil omfattes av begrensningen ut fra lovens definisjon. Direktoratet gjør videre oppmerksom på at vannscootere etter direktoratets erfaring normalt har CE-klasse C eller lavere, hvilket betyr at de ikke er testet for bruk i åpent farvann. Direktoratet viser til at det av sikkerhetsmessige hensyn bør tas hensyn til dette ved eventuell etablering av forbudssoner.

Havforskningsinstituttet, støtter forslaget.

Fiskeridirektoratet uttrykker at de er enig i løsningen det legges opp til i høringsbrevet, der forbudet oppheves, og i at det fastsettes nærmere reguleringer om forbudsbelter langs kysten, transportkjøring mv. i forskrift. Fiskeridirektoratet gjør oppmerksom på at det i deler av landet langs kysten er en svært spredt bosetting, samtidig med at det er et stort innslag av holmer, øyer mv. Det vil i slike områder bli svært sterke begrensninger på bruk av vannscooter med forbudsbelter evt. kombinert med "korridorer" ut til "friområder". Fiskeridirektoratet ser det som mer hensiktsmessig at det fra sentrale myndigheter fastsettes forskrifter med begrensninger til fart og til avstand til etablerte verneområder mv, mens øvrige begrensninger eventuelt overlates til lokale myndigheter.

Kystverket viser til at de ikke kan se at sikkerheten i farvannet er et tema som er særlig omtalt eller vektlagt i departementets vurderinger i høringsbrevet. Kystverket etterspør en vurdering av hvordan den foreslåtte endringen kan påvirke fremkommeligheten og sikkerheten i hoved- og biled, da det ikke er tvil om at fremlagt forslag til endring vil få betydning for dette. Det vises til at forslaget innebærer en full frigivelse av farledene for vannscooterkjøring, så lenge man er 400 meter fra land. Dette kan få uante konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet i farledene. Det vises til at det i fjordene normalt er krav om at skipstrafikk skal gå midtfjords, mens småbåtrafikken går nærmere land. Et forbudsbelte på 400 meter vil presse vannscooterne ut i områdene som brukes av "nyttetrafikken". Dersom endringen gjennomføres bør det tilføyes bestemmelser som ivaretar sikkerheten i farvannet. Det bør for eksempel vur-

deres om det fortsatt skal være et forbud i de mest trafikerte hoved- og biledene, og eventuelt om det skal settes krav om at kjøring skal følge fartsretningen i leden.

Arendal havnestyre anser det som lite formålstjenlig å regulere en bestemt farkosttype særskilt, og anbefaler at det heller utarbeides nasjonale regler som på generelt grunnlag regulerer bruk, herunder bestemmelser om fart og støy.

Båtmagasinet mener at vannscootere som benyttes i dag skiller seg markant fra såkalte "jetski", som var utbredt på det tidspunktet det generelle vannscooterforbudet ble etablert. Moderne vannscootere støyer lite, og har lite utslipp. Farkostene har også en nyttefunksjon. Det vises også til at vannscootere lager lite bølger. Vannscootere i Norge er gjennomgående CE-merket i kategori C eller D, og hvis man fastsetter 400 eller 500 meters belter tvinges farkostene ut i områder de ikke er godkjent for. *Båtmagasinet* har utført en støytest som viser at en Yamaha 1200 ccm vannscooter støyer mindre enn en Grand Rib med 50 HK utenbordsmotor, uansett avstand og gasspådrag.

BPR Norway og Motorimport AS går i mot forslaget og anfører at det vil være i strid med EØS-reglene. Det vises til at det ikke uten videre kan foretas en kopiering av det danske systemet, da vi har en helt annen kystlinje. Det vises til at det allerede eksisterer reguleringer som gir beskyttelse for miljø- og sikkerhetshensyn. Det er ikke lagt frem dokumentasjon som viser behovet for forskjellsbehandling mellom fritidsbåter og vannscootere. Det uttrykkes skepsis til at kommunene skal kunne fastsette ytterligere begrensninger, da kommunene sålangt har vært svært restriktive under eksisterende ordning.

Den Norske Turistforening beklager at forbudet mot vannscooter oppheves, men har ellers ingen kommentarer til selve lovforslaget. Turistforeningen understreker behovet for forskriftsregulering og anser at forbudsbelter på hhv 400 og 500 meter vil ivarata de viktigste hensynene til de "myke" trafikantene. Turistforeningen understreker videre behovet for at det settes av ressurser til kontroll.

Friluftsrådernes landsforbund ønsker primært et generelt forbud mot bruk av vannscootere, men på bakgrunn av at EØS-forpliktelsene er til hinder for et slikt forbud, støtter organisasjonen den skisserte løsningen. FL understreker viktigheten av at det etableres forbudssoner på h.h.v. 400 og 500 meter som skissert i høringsnotatet. Slike forbudssoner vil ivareta de viktigste sikkerhetshensyn til "myke trafikanter" på sjø og vann – her-

under badende og det økende antall padlere, samt de viktigste miljøsensyn.

Friluftslivets fellesorganisasjon ønsker primært et generelt forbud mot bruk av vannscooter, men konstaterer at dette nå blir vanskelig. Det ønskes da subsidiært en mest mulig restriktiv regulering. Det påpekes at bruk av vannscootere er en støyende, fartspreget og arealkrevende aktivitet, som sikkerhetsmessig kan være en fare for badende, padlende og andre brukere av skjærgården. Bruk kan også forstyrre dyre- og fugleliv. Det påpekes at vannscootere i utgangspunktet ikke har noen nytteverdi. Det vises til at økt motoferdsløp vil gi et økt kontrollbehov med økt tilsyn, og at oppsyn ved kysten og i fjordene må økes.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag ser prinsipielt ingen grunn til at vannscooter skal være tillatt, da de ikke tjener noen nyttefunksjon som ikke kan dekkes av småbåter. Det vises til at man bør være tilbakeholden med å åpne for nye motoriserte fartøyer og kjøretøyer i norsk natur. Det bes vurdert om gjeldende søknadssystem kan videreføres, subsidiært at regelverket bør være så strengt som mulig innenfor de rammer man er internasjonalt forpliktet til å følge.

Fylkesmannen i Østfold mener at det generelle forbudet har hatt en betydelig positiv effekt ved å begrense støyforurensning og andre miljølemper. Fylkesmannen tar imidlertid til etterretning at Regjeringen som følge av forholdet til EØS-retten ønsker å endre regelverket. Det bes videre om at det gis en generell grense på 500 meter også i sjø.

Hjellestad Jetskiklubb viser til at de har en egen treningsbane i i sjøen sør for Eggholmen. Driften av denne har pågått i 15 år uten konflikter. Forslaget som er lagt frem vil føre til en utestengelse fra denne idretten, da området omfattes av foreslått forbudsbelte. Det kreves at allerede godkjente områder forblir godkjente, selv om de ligger i forbudsbeltene. Videre at det kommer flere områder for organisert utøvelse og at alle arrangementer arrangert under NIF fritas fra forbudsbeltene.

Jettrade NUF støtter opphevingen av det generelle forbudet og at man går vekk fra et søknadssystem. Det vises til at søknadssystemet ikke har fungert og at man ikke kjenner til at områder har blitt åpnet på bakgrunn av søknad. Når det gjelder de skisserte reguleringene vises det til at en generell geografisk begrensning på bruk av vannscootere slik det legges opp til ikke er i tråd med EØS-avtalens krav om fri bevegelse for varer. Det vises til at det i lovgivningen bør reflekteres at moderne vannscootere har tilsvarende egenskaper som mange båter. Det er satt et for høyt beskyttelsesnivå og det savnes dokumentasjon

som begrunner forskjellsbehandling mellom CE-merkede vannscootere og andre sjøgående fartøyer. Restriksjonene som foreslås anses ikke å være i tråd med proporsjonalitetsprinsippet. Det bes om at det ikke gås videre med forslag om å etablere forbudsbelter fastsatt i forskrift.

Kommunenes sentralforbund – Havn uttrykker bekymring knyttet til sjøtrafikken i innseilingen til havnene. Det vises til at det er av stor betydning at det kan gis ytterligere reguleringer her dersom det er innseilingsområder som faller utenfor de generelle forbudssonene. Det bes også vurdert innført et generelt forbud mot vannscooterkjøring i hoved- og biled.

Kongelig Norsk Båtforbund anfører at vannscootere ikke skiller seg fra en hviken som helst fritidsbåt av samme størrelse når det gjelder hensyn til miljø, og bør behandles deretter. Bruk av slike fartøyer er tilstrekkelig regulert i gjeldende loverk. Det anføres at det nesten ikke er motorstøy fra vannscootere i dag, da de fleste har 4-taktsmotorer. Det vises til at eventuelle problemer som kommer av uvetting adferd skyldes holdninger, ikke selve farkosten. Det stilles spørsmål ved argumentasjon om sikkerhet, og det anføres at det er lite ulykker med vannscootere når det gjelder brukerne. Det anbefales prinsipielt at vannscootere ikke reguleres særskilt, subsidiært at man følger dansk modell, men med et smalere forbudsbelte enn 300 meter. Bakgrunnen for at forbudsbeltene bør være mindre begrunnes i sikkerheten for brukere av vannscootere, da disse vil kunne være mindre synlige for andre båter når de må holde lav fart i områder hvor andre båter ikke er underlagt fartsbegrensninger. Det tilrådes derfor at grensen eventuelt settes til 150 meter.

NORBOAT – Norges båtbransjeforbund mener vannscootere er å betegne som fritidsbåter og bør reguleres tilsvarende. Det vises til at vannscootere uansett må tilfredsstille kravene som gjelder for fritidsbåter når det gjelder støy og utslipp. Når det gjelder ulykkesrisiko viser NORBOAT til at det som for andre fritidsbåter er adferden som volder problemer, ikke farkostene i seg selv. NORBOAT sier seg videre uenig i at vannscootere benyttes på en annen måte enn andre fritidsbåter og viser til at mange benytter dem til fremkomstmiddel og til transport. NORBOAT viser til at forbudsbelter tvinger vannscooterne ut i åpne områder hvor det er større fartøyer og sjøtrafikk, og hvor det er ønskelig å minimere trafikken med småbåter. NORBOAT uttaler seg videre om transportkjøring gjennom forbudsbeltene og anfører at den eneste fornuftige løsningen gitt vår natur, skjærgård og kyst er å sette en fartsgrense på trans-

portkjøringen på 5 knop og ikke ha vilkår om kjøring rett utover. Primært ønskes det imidlertid at det kun settes fartsgrense på 5 knop ut til 100 meter fra land i sjø, og 200 meter i ferskvann.

Norges dykkerforbund ønsker at det i loven og forskriften skal gis en generell åpning for bruk av elektriske undervannscootere, også i forbudsbeltene. Dette på bakgrunn av at dette er en helt annen type farkost sammelinget med alminnelige vannscootere.

Norges Padleforbund er på generelt grunnlag sterkt skeptiske til opphevingen av det generelle forbudet i § 40 og den oppmykingen det legges opp til. Det vises til at det erfaringsmessig er ressursmessig utfordrende å sikre overholdelse av ferdselsregler på sjøen, og man frykter at ordningen i realiteten betyr at det blir fritt frem for kjøring. Det vises ellers til at det er liten regulering av hastighetsbegrensninger og reguleringer på sjøen, og at vannscootere har et stort fartspotensiale med hastigheter på over 100 km/t. Det vises til at det er usikkert hvordan dette vil slå ut når det gjelder ulykker, men at man kan risikere betydelige utslag på ulykkesstatistikken.

Norges Roerforbund viser til at roere lett fortrennes av andre farkoster på grunn av sikkerhetsmessige hensyn. Det vises videre til at farkoster som ikke holder stø kurs er vanskelige å forholde seg til for andre sjøfarende, spesielt for roere og padlere. Det vises til at det er viktig at det i tilknytning til forbundets klubber er skjermede områder uten vannscooterkjøring, herunder områder skjermet for såkalt transportkjøring. Det bes om at forbudsbeltene fastsettes til 500 meter også i sjø, for å sikre en sikkerhetsmargin. Det bes videre om at sjøveisreglene gis anvendelse for vannscootere, og at det i tillegg inføres vikeplikt for vannscootere overfor roere, padlere og seilbrett.

Norges Seilerforbund viser til at vindbasert fremdrift baserer seg på fornybare ressurser, gir ingen støy eller utslipp til vann eller luft, og derfor bør gis forrang ved interessekonflikter. Det ønskes inntatt i forskriftene at vannscootere ikke kan brukes i områder som benyttes til idrettsaktiviteter som roing, seiling og padling. Det vises videre til at det bør vurderes å definere vannscooter som fartøy etter sjøveisreglene, slik at også disse reglene får anvendelse for bruk, herunder regler om vikeplikt, lanternebruk, kompetanse til fører mv. Det bør også vurderes innført særskilt kompetansekrav til hurtigående fartøy tilsvarende svensk ordning. Det bes om at avstander omregnes til nautiske mil ved det videre arbeidet.

Norges Motorsportforbund viser til at det i praksis har vært umulig å få etablert nye områder for utøvelse av organisert vanjet/vannscooter som vannsport under eksisterende forbudsordning. Det bes primært om at vannscootere behandles på samme måte som båter og ikke særreguleres. Det vises til at vannscootere ikke støyer eller forurenser mer enn båter. Videre påpekes det at høringsnotatet ikke behandler spørsmål knyttet til vannscooterkjøring som organisert idrettsaktivitet eller til muligheten for å åpne områder for vannscooterkjøring i organisert øyemed. Dersom all organisert kjøring og konkurranser henvises til områder utenfor 400-500 meter, vil det utelukke aktivitetsmuligheter i områder hvor det hittil har vært særskilt åpning for kjøring. Det bes subsidiært om at det gis egen forskrift for organisert aktivitet, som ivaretar de behov organisert vannscooterkjøring og annen båtsport har.

Norges Idrettsforbund støtter uttalelsen fra Norsk Motorsportforbund.

Naturvernforbundet i Finnmark viser til at det ut fra hensynet til klima, natur, folkehelse og sikkerhet er uheldig å innføre en ny arena for motorferdsel uten nytteeffekt, og det frarådes å gi regler som åpner for en økt utbredelse av vannscootere i Norge. Det vises til at dyre- og fugleliv har behov for ro og at hurtiggående og gruntgående motorfartøy må betraktes som en risikofaktor. Det påpekes også fare for negative effekter på ålegrasenger, som allerede er i sterk tilbakegang, som følge av at vannscootere kan kjøre inn i områder hvor andre motorfartøy vil stikke for dypt i vannet. Videre nevnes også negativ effekt for friluftsliv, klima m.v. Åpning for kommunale dispensasjoner kan uthule regelverket.

Naturvernforbundet i Oppland går i mot lovendringen. Forbudsbeltene anses umulig å håndheve i praksis. Støy og hensyn til friluftsliv tilsier at det ikke åpnes for vannscootere. Dyre- og fugleliv er allerede sterkt skadelidende av motorbåttrafikk, og ytterligere belastning fra vannscootere gjør situasjonen verre.

Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag går i mot lovendringen, og anfører at EØS-retten gir rom for et høyere beskyttelsesnivå enn hva forslaget legger opp til.

Naturvernforbundet i Vest-Agder går i mot lovendringen, og ønsker at gjeldende søknadssystem videreføres.

Norges naturvernforbund slutter seg til uttalelsene som er sendt fra lokallagene. Det beklages at det nå foreslås å oppheve det generelle forbudet, da dette vil kunne gå ut over dyre- og fugleliv. I tillegg til disse naturfaglige argumentene vises det

til at vannscooterkjøring på kysten, i innsjøer og elver er i strid med Naturvernforbundets syn på naturbruk. Naturvernforbundet anser at denne formen for motorsport vil være til stor sjenanse for andre brukergrupper, som ønsker ro og stillhet. Det bes om at regelverket blir så strengt som mulig, dersom EØS-retten medfører at reglene må endres. Det bes også om at det eventuelt innføres registreringsplikt for vannscootere dersom forbudet oppheves.

Norsk Vann ber om at drikkevannshensyn ivaretas i loven og forskriften.

Romerike vannjetklubb viser til at det er svært vanskelig å utøve sporten i dag og ønsker at det i lovforslaget åpnes for organisert aktivitet. Det påpekes at det ikke blir mulig å organisere stevner og treninger med de forbudsbeltene som foreslås. Det vises videre til at det ikke er grunnlag for å forskjellsbehandle i forhold til båtbruk.

Totalt 165 privatpersoner har avgitt høringsuttalelse. En rekke personer er positive til at det generelle forbudet oppheves, men er samtidig negative til at det skal innføres forbudssoner. Mange stiller spørsmål ved om det er grunnlag for å forskjellsbehandle bruk av vannscooter og bruk av motorbåter. Det påpekes at moderne vannscootere støyer lite, og bruker lite drivstoff. Mange uttaler at de bruker vannscooter på samme måte som en båt, eksempelvis i ulik transportøyemed. Det vises til at moderne vannscootere kan ha plass til 3-4 personer, samt en del bagasje. Flere uttrykker ønske om å kunne bruke vannscooter til utflukter på samme måte som småbåter. Noen uttrykker skepsis til at man skal "tvinges" ut i åpent farvann som vannscooterne ikke er konstruert for. Det vises også til at det er store forskjeller på de geografiske forholdene i Norge og Danmark, og at en kopiering av det danske systemet vil gi betydelige forbudssoner i norske farvann. Enkelte viser til at vannscootere kan stoppe på svært kort avstand som følge av bremsefunksjonen, og at dette gjør vannscootere sikrere enn mange båter. Det påpekes også at fravær av propell gir mindre risiko for skader på personer i vannet sammenlignet med båter som har propell. Det vises også til at vannscootere er lette, og derfor gir mindre skader ved sammenstøt sammenlignet med båter. Flere viser til at selv om vannscootere i teorien kan kjøre på svært grunt vann, så er det anbefalt å holde seg på vann med dybde over ca 60-90 cm for å unngå skader på vannjetaggregatet, som kan oppstå hvis man får sand og andre bunnsedimenter inn i vanninntaket.

3.5 Departementets vurderinger og forslag

3.5.1 Endring i reglene for bruk av vannscooter

Departementet viser til at det i høringen er bred støtte til den foreslåtte opphevingen av det generelle forbudet mot bruk av vannscooter i småbåtloven § 40.

Departementet har merket seg de ulike innspillene som gjelder den nærmere forskriftsreguleringen om bruk av vannscooter, herunder om forbudsbelter, øvrige særskilte restriksjonsområder, transportkjøring gjennom forbudsbeltene og øvrige reguleringer. Innspillene om slike forhold som er kommet inn i forbindelse med høringen av lovforslaget er hensyntatt ved utarbeidelse av utkast til forskrift.

Departementet vurderer det etter høringen fortsatt slik at dagens system med søknadsplikt utenfor nærmere definerte områder bør erstattes med en ordning som skissert i høringsnotatet. Løsningen vil innebære en vesentlig forenkling av regelverket, lette kommunenes arbeid og være mer forutsigbart for brukerne. Selv om arealene det kan kjøres vannscooter samlet sett blir større, er det i mange områder en likhet mellom dagens forbudssoner og en løsning med et generelt kystnært belte som skissert over, slik at man opprettholder beskyttelsen for miljø i områder hvor dette er særlig påkrevet. Departementet mener derfor at den skisserte løsningen fortsatt vil sikre et høyt beskyttelsesnivå for miljø og sikkerhet. Videre vil løsningen sikre at reglene er i samsvar med EØS-retten.

Departementet har også merket seg at flere instanser motsetter seg at det skal gis en særskilt regulering av vannscooterbruk gjennom forskrift. Etter departementets oppfatning gjør hensynet til miljø, friluftsliv og sikkerhet det nødvendig å gi forskrift om bruk av vannscooter dersom det generelle forbudet oppheves.

Det er etter departementets syn særlig viktig at det i slik forskrift gis bestemmelser om forbudsbelter for de strandnære områdene.

Begrunnelsen for at det bør fastsettes forbudsbelter i disse områdene er primært basert på hensyn til miljø, sikkerhet og støy.

Dyre-, fugle- og planteliv vil gjennomgående være mer sårbare for påvirkninger fra vannscooter i områdene nærmest land. Særlig arealene i strandsonen, og de grunne områdene som gjerne befinner seg nær land, er viktige for mange arter, ikke minst sjøfugl. Sjøfugl hekker på land og på holmer og skjær like utenfor strandsonen. I hekketiden er de spesielt vare for støy og andre for-

styrrelser. Sjøfugl finner også næring i grunne områder både i og utenom hekketiden. Fiskeyngel bruker både sandgrunner og tang- og tarebeltet til skjul og jakt på føde.

Vannscootere har gjennomgående en skrogdybde som tillater kjøring i grunne farvann hvor motorbåter ikke kan komme frem. Skrogdybden, samt at de ikke har en propell som stikker ned i vannet, gjør at de også kan holde høyere fart i grunne områder.

Kjøring på grunt vann forstyrrer arter som lever i sjøen på flere måter. For det første kan de bare flykte bortover og ikke søke nedover i vannmassene. I tillegg forårsaker vannjetaggregatet en oppvirvling av sedimenter på sjøbunnen som påvirker sikt og oksygentilgang i vannet. Dette påvirker dyrene mer enn andre farkoster som kan ferdes på svært grunt vann som kajaker og kanoer.

Vannscootere benyttes videre ofte på en måte som innebærer større forstyrrelser enn alminnelig båttrafikk. Mens vanlige farkoster normalt holder stø kurs og jevn fart, har vannscooteren manøvreringsegenskaper som innbyr til en mer uforutsigbar kjøring. Dette kan være særlig problematisk for dykkende arter både som følge av forstyrrelse og kollisjonsrisiko.

Ferdse nær strandsonen kan også virke forstyrende på fugler og andre dyr som lever i busker og annen vegetasjon på land nær vannkanten.

Også arealene litt lenger ut fra land er viktige for mange arter. Både fugler, fisker, niser og oter kan benytte slike områder for næringssøk.

Bakgrunnen for det strengere kravet i innsjøer er særlige hensyn som gjør seg gjeldende her.

I vann og vassdrag utgjør gjerne hele vannet et viktig funksjonsområde for en rekke fugler (inkludert truede og sårbare arter), og ikke bare de grunne områdene nært land. Dette hensynet tilsier isolert sett at størst mulig deler av vann i innlandet bør blir unntatt fra vannscooterbruk. Det er særlig før og under hekkeperioden for vannfugl at bruk av vannscooter vil kunne bidra negativt. I denne tiden kan man forvente økt energiforbruk hos fuglene som følge av forstyrrelsene, redusert tid til fødesøk for å dekke det daglige energibehov, og at fugl oppgir pardannelse og i verste fall må avbryte hekkforsøket. Arter, som lommer og dykkere, benytter også ofte de frie vannmassene langt fra land. Disse er særlig sårbare for å bli påkjørt.

Hvilke arter som vil bli berørt av vannscootertrafikk beror på en rekke forhold. Flere truede eller nær truede arter som storlom, sjøorre, dvergås, sædgås, svartand, hettemåke, fiskeørn

og sivhauk vil kunne bli påvirket negativt. Vannscootertrafikk vil også kunne ha negativ virkning på flere andre arter. Lappfiskand, gressender, dykkender (havelle, sjøorre og bergand) er eksempler på arter som kan bli påvirket, der flere er listet på den internasjonale rødlisten, samt alle våre lommer og dykkere. Grad av påvirkning vil avhenge av hvilke begrensninger på bruk som gjøres i forhold til vannets størrelse, dybdeforhold, kantsoner, sensitive vann og landareal i tilknytning til vannet m.m. Det er usikkerhet i hvor stor grad ulike arter påvirkes. I henhold til naturmangfoldloven § 9 skal det, når det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger et tiltak kan ha for naturmiljøet, tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Departementet har lagt vekt på dette prinsippet i sitt forslag.

Flere høringsinstanser har påpekt at hensyn til støy tilsier særskilt regulering av vannscooterbruk.

Departementet viser til at områdene nær land ofte benyttes intensivt til båtliv, bading og annet friluftsliv. I de strandnære områdene på land er det dessuten ofte mange hytter og boliger.

Departementet viser til at støy fra vannscootere kan oppleves annerledes og mer plagsomt enn støy fra småbåter, selv om de i utgangspunktet kan ha et støynivå som ikke er høyere enn tilsvarende fritidsbåter med samme motorstyrke. Dette skyldes først og fremst måten vannscootere kjøres på – i høy fart, med hurtig akselerasjon, krappe vendinger og hopp. Slik kjøring kan gi en inntrengende og sjenerende lyd fordi intensiteten i lyden varierer ofte. Det vises videre til at vannscootere lettere hopper på bølgene ved kjøring, og at dette medfører økt støy. Støyen øker når vannscooteren er i luften fordi lyden blir luftoverført og støyen ikke lenger dempes av vannet. I tillegg øker støynivået når vannscooteren treffer vannflaten igjen etter hver bølge.

Flere høringsinstanser har pekt på behov for regulering av vannscooterbruk ut fra hensyn til sikkerhet for andre brukere av de kystnære områdene.

Departementet viser til at vannscootere kan ha et særskilt potensiale for å forårsake ulykker i forhold til andre båter. De er designet for å være mindre, lettere, raskere og mer manøvrerbare enn de aller fleste motorbåter, og de kan brukes til hopp og andre manøvre der føreren lett kan miste kontrollen. Nyere modeller er som regel utstyrt med en firetakts motor, og kan ha en motorkraft på over 300 HK med en akselerasjonshastighet fra 0 til 80 km/t på under 3 sekunder. Toppfarten er

typisk 75-110 km/t (40-60 knop). Vannscootere har i utgangspunktet gode svingegenskaper, og kan gjøre svært krappe manøvre. Men mange vannscootere har begrensede styringsmuligheter når man ikke holder gassen inne, da styringen skjer ved hjelp av vannjetstrålen. Dette styringsproblemet har tidligere medført mange ulykker. Moderne vannscootere har utviklet systemer for å imøtekomme dette problemet, såkalt "off throttle steering", men manøvreringsevnen kan allikevel være mer begrenset når man slipper gassen enn for båter som er propelldrevne. Akselrasjonsevnen, toppfarten og manøvreringsegenskapene innebærer at bruk av vannscooter utgjør en særskilt ulykkesrisiko for andre som oppholder seg på sjøen. Erfaring fra blant annet USA der vannscootere er mer utbredt, viser at de innbærer en stor risiko for alvorlige ulykker og dødsfall, både som følge av kollisjon med andre fartøy og badende, og som følge av førerens fall fra vannscooteren. Statistikk fra den amerikanske kystvakten viser at det de senere årene typisk har vært ca 40-50 dødsfall årlig knyttet til bruk av vannscooter. Dette tallet har sunket fra 66 og 69 ulykker i henholdsvis 1999 og 2000. Nedgangen i antall ulykker må antakelig sees i sammenheng med at de statene som hadde flest ulykker innførte strengere regler for bruk av vannscooter rundt år 2000, herunder regler om minstealder, regler om minsteavstand til land, krav om minsteavstand til kjøring nær andre fartøy mv. Samt at vannscootere i seg selv har blitt sikrere de senere årene. Selv om antall ulykker har gått ned, viser statistikk fra USA for 2011 at vannscootere fremdeles er overrepresentert i ulykesstatistikken. Tallene viser at vannscootere står for ca 19 % av ulykkene selv om de i antall ikke utgjør mer enn ca 10 % av farkostene i statistikken. Etter departementets syn tilsier dette at det av sikkerhetsmessige hensyn bør gjelde særskilte restriksjoner for bruk av vannscooter i områdene nær land, da disse områdene gjerne er intensivt benyttet av andre brukere som badende, padlere, roere, brettseilere, småbåter osv.

Det er kommet innspill om at loven og forskriften bør åpne for særskilt regulering av hensyn til drikkevann. Departementet viser til at ferdsselsregulering av hensyn til drikkevann kan fastsettes i lokal forskrift i medhold av drikkevannsforskriften § 4, og ser ikke behov for slik regulering i medhold av småbåtloven.

Det har kommet innspill fra Kommunenes Sentralforbund om at hensynet til innselingen til havnene må kunne hensyntas i forskrift, og det har kommet anmodning fra Kystverket om at det

må vurderes å gi bestemmelser om trafikk i hoved- og biled av hensyn til sikkerhet. Departementet viser til forslaget til nytt fjerde ledd i § 40. Bestemmelsen vil etter sin ordlyd kunne anvendes til å ivareta nevnte behov. Departementet viser videre til at havne- og farvannsloven § 13 også gir særskilt hjemmel til å gi forskrift som kan ivareta sikkerheten i disse arealene.

Justis- og beredskapsdepartementet ber om at det i forskriften tas høyde for at lokalt politi kan utfylle forskriftens bestemmelser ved lokale politivedtekter. Departementet viser til at forskrifter fastsatt etter den foreslåtte forskriftshjemmelen i § 40 fjerde ledd vil kunne innebefatte lokale politivedtekter. Departementet antar for øvrig at slike vedtekter uansett vil kunne fastsettes i medhold av politiloven § 14 for de områder som er aktuelle for slik regulering.

Det er kommet innspill om at det kan være vanskelig for fører av fartøy å bedømme avstand til land, samt hvorvidt holmer og skjær er større enn 200 meter, dersom det opprettes forbudssoner langs kysten. Departementet viser til at det planlegges utarbeidet et veiledende kart som viser disse beltene, herunder områdene rundt alle holmer og skjær som omfattes, samt verneområder med tilstøtende forbudssoner. Det tas sikte på at et slikt kart også skal gjøres tilgjengelig gjennom applikasjon for smarttelefoner. Departementet viser til at 9 av 10 telefoner som ble solgt i 2012 var smarttelefoner, og at de fleste derfor lett vil kunne skaffe seg informasjon om status for et konkret område gjennom en slik løsning.

Når det gjelder innspillet fra Fiskeri- og kystdepartementet vedrørende adgangen for kommunene til å fastsette sektorovergripende forskrifter om særskilte forbudsområder, herunder om regulering knyttet til fiskeri og akvakultur, viser departementet til at dette vil bli nærmere vurdert ved utarbeidelse av forskrift.

Enkelte instanser kommenterer at vannscootere normalt ikke innehar CE-godkjenning høyere enn kategori C eller D, og derfor ikke har godkjenning for bruk i åpent farvann utenfor den nære kysten. Departementet viser til at CE-merking for det første ikke nødvendigvis sier noe nøyaktig om hva slags kapasitet et fartøy reelt sett har, da det er opp til produsenten selv å velge hvilken klassifisering fartøyet skal søkes godkjent etter. Høyere klassifisering forutsetter en mer omfattende prosess, som er dyrere og mer komplisert. For det annet vil departementet påpeke at den enkelte som ferdes på sjøen uansett må vurdere vær og forhold slik at man ikke tar fartøy ut i forhold det ikke er konstruert for å tåle. Dette

gjelder så vel småbåter og fritidsbåter som vannscootere.

Departementet har merket seg at flere av høringsinstansene, herunder Justisdepartementet, påpeker at en registreringsordning vil lette arbeidet for kontrolletatene. Departementet viser til at utkastet til forskriftshjemmel i § 40 tredje ledd vil kunne omfatte forskriftsbestemmelser om registreringsplikt, og departementet vil vurdere om slik registreringsplikt skal fastsettes ved utforming av forskrift om bruk.

3.5.2 Forholdet til EØS-retten

EØS-avtalen knytter Norge til det indre markedet i EU. EØS-avtalen artikkel 11 skal sikre fri flyt av varer i EØS-området. Bestemmelsen forbyr kvantitative importrestriksjoner og tiltak med tilsvarende virkning, med mindre disse kan begrunnes i et legitimt hensyn og er proporsjonale.

Både miljøhensyn og sikkerhets hensyn utgjør lovlige allmenne hensyn som kan begrunne restriksjoner som ellers rammes av EØS-avtalen art. 11, forutsatt at restriksjonene er egnet til å ivareta disse hensynene og ikke går lenger enn nødvendig.

Det kan stilles spørsmål ved om den foreslåtte regulering i form av forbudsbelter vil kunne anses som en importrestriksjon etter art. 11 som i tilfelle må begrunnes for å være i samsvar med EØS-retten. Departementet viser til at vurderingen av om det foreligger en importrestriksjon er knyttet til om reguleringen er så omfattende at den begrenser bruken av vannscooter og forbrukernes interesse for å kjøpe vesentlig, og dermed anses å hindre markedstilgang for produktet. Den foreslåtte reguleringen innebærer en geografisk bruksbegrensning, men innebærer allikevel at vannscootere kan brukes i store områder både regionalt og nasjonalt. Dette tilsier etter departementets oppfatning at det ikke kan sies å foreligge en kvantitativ importrestriksjon.

Dersom den foreslåtte regulering allikevel anses å innebære en kvantitativ importrestriksjon etter art. 11 viser departementet til at den foreslåtte regulering med forbudsbelter anses å være en egnet reguleringsmetode som ikke går lenger enn nødvendig.

Departementet viser til pkt 3.5.1 om begrunnelse for å regulere vannscooterbruk i de strandnære områdene og i og rundt verneområder. Selv om vannscooterbruk også kan komme i konflikt med miljø- og sikkerhetsyn utenfor de foreslåtte

forbudsbeltene anser departementet at de foreslåtte forbudssonene ivaretar hensynene på en tilfredsstillende måte. Etter departementets oppfatning går heller ikke en slik regulering lenger enn hva som anses nødvendig ut fra ovennevnte hensyn. Dette på bakgrunn av at en mindre inngripende regulering, eksempelvis i form av en generell fartsgrense i de strandnære områdene, ikke vil ivareta de nevnte hensynene på en tilfredsstillende måte. Det vises her særlig til hensynet til miljø.

Departementet viser for øvrig til at en rekke EU-land har innført særskilte regler for bruk av vannscootere. Senest eksemplifisert ved det danske regelverket som er basert på forbudssbelter, og som ved notifisering ikke ble møtt med innvendinger fra kommisjonen.

En begrenset hjemmel for å forby eller begrense vannscooterbruk også utenfor forbudssonen gir mulighet til å beskytte verdifulle områder som ikke fanges opp av de generelle forbudsområdene, for eksempel gi mulighet for å beskytte truede og nær truede fuglearter mot forstyrrelser i hekketiden. Departementet vil påpeke at dette er en unntaksbestemmelse med krav om at slike forbud eller begrensninger bare skal skje i særlige tilfelle. Departementet vil videre påpeke at de fleste verdifulle områder vil omfattes av verneområdene og de generelle forbudsbeltene. Behovet for å beskytte ytterligere områder gjennom kommunal eller statlig regulering vil derfor neppe bli særlig stort. Det begrensede virkeområdet fører etter departementets syn til at en slik hjemmel ikke går lenger enn det som er nødvendig. Områder som eventuelt unntas eller reguleres etter denne bestemmelsen, bør avgrenses slik at grensen mot områder uten særskilte begrensninger for vannscootere er enkel å forholde seg til for brukerne og myndighetene.

Det er reist spørsmål ved om den foreslåtte regulering kan anses proporsjonal siden det ikke foreslås tilsvarende reguleringer for båtbruk. Departementet viser her til drøftelsene under pkt. 3.5.1 om forskjeller mellom vannscooterbruk og båtbruk og om det særskilte behovet for å regulere bruk av vannscootere.

Departementet mener på denne bakgrunn at en hjemmel til å forby eller begrense bruk av vannscootere i forbudsbelter og i visse andre avgrensede områder, oppfyller EØS-rettens krav om at restriksjonene må være egnet til å ivareta hensynene til miljø- og sikkerhet, og de går ikke lenger enn nødvendig.

3.5.3 Øvrige reguleringer om bruk

Det er fastsatt ulike reguleringer for bruk av småbåter og fritidsbåter med hjemmel i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter. Dette gjelder bl.a. regler om minstealder, båtførerprøve og kjøring i alkoholpåvirket tilstand. Det kan stilles spørsmål om disse reglene uten videre gjelder for bruk av vannscooter fordi vannscootere er definert i småbåtloven § 40 som farkoster som ikke kan defineres som "båter", mens nevnte reguleringer er gjeldende for "småbåter" og "fritidsbåter". For å sikre at reglene gis tilsvarende anvendelse tar departementet sikte på at det tas inn en særskilt bestemmelse om dette i forskrift om bruk av vannscooter.

Det gjelder videre ulike regler for ferdsel på sjøen hjemlet i annet lovverk. Disse reglene vil gjennomgående også gjelde for vannscootere. Eksempelvis er det etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann og forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø gitt regler om hastighet ved ferdsel på vann. Disse reglene gjelder uten videre tilsvarende for bruk av vannscooter, da vannscootere faller under denne lovens definisjon av "fartøy". Etter lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevende marine ressursar (havressurslova) § 24 gjelder det aktsomhetsplikt i visse områder for "alle".

Det er også flere lover som hjemler en adgang til å gi reguleringer, som vil kunne anvendes også for bruk av vannscooter. Det vises bl.a. til lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet § 14 om politivedtekter og lov 17. juni 2005 nr. 79 om akvakultur § 17 tredje ledd som åpner for at det kan gis forskrifter om ferdsel rundt akvakulturanlegg.

3.5.4 Straff

Straffebestemmelsen i § 40a foreslås justert i tråd med endringene i tredje og fjerde ledd, slik at overtredelse av forskriftene kan straffeforfølges.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget innebærer at søknadssystemet oppheves og at kommunenes arbeid med behandling av søknader bortfaller. Kommunene og staten må i stedet vurdere om vannscootere skal forbys eller begrenses i særskilte områder som ikke omfattes

av de generelle forbudssonene, men samlet sett vil forslaget føre til redusert arbeid for kommunene sammenlignet med gjeldende ordning.

Forslaget vil ikke medføre økte kostnader, verken for staten eller kommunene.

5 Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 40 tredje ledd

Forslaget innebærer at departementet kan gi nærmere regler om bruk av vannscooter, herunder om at slike fartøy ikke skal kunne benyttes i en viss avstand fra land, eller fra verneområder. Det vil i medhold av bestemmelsen kunne gis forskrift om forbudsbelt langs kysten både i sjø og innlandsvann. Det vil videre kunne gis nærmere bestemmelser om transportkjøring gjennom forbudsbeltene. Det vil også kunne gis bestemmelser om kjøring utenfor forbudsbeltene, herunder om restriksjoner på hastighet ved ferdsel nær andre sjøfarende mv. Det vil også kunne fastsettes regler om registeringsplikt i medhold av bestemmelsen, om krav om båtførerprøve, og krav til minstealder. Det vil også i medhold av bestemmelsen kunne fastsettes at forbudsbeltene for gitte lokaliteter ikke innebærer restriksjoner for vannscooterkjøring i forbindelse med organisert trening og konkurranse.

Til § 40 fjerde ledd

Forslaget åpner for at det kan fastsettes ytterligere restriksjoner ut over de generelle bestemmelsene som fastsettes i medhold av tredje ledd. Forskrifter etter fjerde ledd vil være aktuelt for særskilte områder hvor det er et behov for ytterligere regulering av hensyn til natur, næring, støy eller sikkerhet. Sikkerhetshensyn kan innebære både hensyn til annen ferdsel, og til førere av vannscootere. Slik regulering vil også kunne gjelde særskilt regulering innenfor forbudsbeltene for å unngå transportkjøring i eksempelvis badeområder eller områder som benyttes til organisert vannsport som roing og padling etc.

Til § 40 femte ledd

Forslaget til § 40 femte ledd åpner for at myndigheten til å gi forskrift etter fjerde ledd kan delegeres til kommunene.

Til § 40 sjette ledd

Forslaget er en videreføring av gjeldende rett, som gir unntak fra restriksjoner for nærmere angitte nytteformål.

Til § 40 sjuende ledd

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende rett, og åpner for at Kongen kan gjøre unntak fra restriksjoner for andre transportformål enn de som er angitt i sjette ledd.

Til § 40a

Bestemmelsen hjemler straff for overtredelse av forskrifter gitt i medhold av § 40 tredje og fjerde

ledd. Også medvirkning er straffbart. Dette innebærer at også personer som overlater vannscooter til andre som ikke er kompetent til å kjøre dette i henhold til krav fastsatt i forskrift i medhold av § 40 tredje og fjerde ledd vil kunne straffes.

Miljøverndepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i småbåtloven (bruk av vannscooter).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i småbåtloven (bruk av vannscooter) i samsvarende med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i småbåtloven (bruk av vannscooter)

I

I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) gjøres følgende endringer:

Lovens tittel skal lyde:

Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven)

§ 40 skal lyde:

§ 40. *Bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer*

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. Departementet kan bestemme at det for avgrensede områder likevel er tillatt med organisert vannscooterkjøring i forbindelse med trening og konkurranse innenfor forbudsområder fastsatt i medhold av første punktum.

I særlige tilfelle der hensynet til natur, næring, sikkerhet eller støy tilsier det, kan departementet i

forskrift forby eller begrense bruk av fartøyer som nevnt i første ledd i andre områder enn de som er nevnt i tredje ledd første punktum. Departementets myndighet etter tredje ledd annet punktum og fjerde ledd kan delegeres til kommunen.

Uten hinder av *bestemmelser i forskrift 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 i forskrift gjøre unntak fra *bestemmelser i forskrift gitt i medhold av tredje og fjerde ledd* for bruk av fartøy som nevnt i *første ledd* til andre transportformål.

§ 40a skal lyde:

§ 40a. *Straff*

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i § 40 tredje *eller fjerde* ledd eller bestemmelser i forskrift fastslått med hjemmel i § 40 tredje *eller fjerde* ledd eller medvirker til dette, straffes med bøter.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.