



Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Deres referanse
Vår referanse 2011/1910-0 440 ASV
Saksbehandler Asbjørn Valla, tlf. 61 26 60 30

Dato 02.06.2011

Høringsuttalelse - utkast til forskrift om bruk av vannscooter

Fylkesmannen viser til departementets høringsbrev av 2. mars 2011 med utkast til forskrift om bruk av vannscooter.

Våre merknader er i hovedsak ordnet etter samme kapittelinndeling som utredningen. Kapitteloverskriftene m.v. er gjengitt for de deler der vi har merknader.

Innledning - oversikt

Forskriften har i hovedsak fire siktemål:

1. Forskriften skal gi kommunen hjemmel etter småbåtloven om å gjøre unntak fra forbudet mot bruk av vannscooter og lignende.
2. Forskriften skal sikre at bruk av vannscooter ikke 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 planteliv.
3. Forskriften skal forenkle dagens system ved innføring av det kystnære beltet, slik at det blir færre områder for kommunen å vurdere til bruk av vannscootere.
4. Forskriften skal utenfor det kystnære beltet bidra til at kommunene åpner for bruk av vannscooter dersom det ikke er relevante motorforestillinger knyttet til miljø eller sikkerhet.

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge. Også dyr blir forstyrret. Mennesker søker ofte ut i naturen for å oppleve stillhet og ro. Det bør derfor være en nasjonal målsetting å minske støyproblemene. Vannscooterkjøring innebærer en særegen form for støy som virker sjenerende og blir en forverring av støyproblemene. Også med tanke på å minske klimautslipp er dette et tilbakeskritt. Det er derfor etter Fylkesmannens vurdering uheldig at høringsforslaget åpner for økt bruk av vannscooterkjøring, fordi det vil ha flere negative miljøkonsekvenser. Når det likevel åpnes for slik motorisert virksomhet, er det etter Fylkesmannens mening positivt at regjeringen vil ta i bruk juridiske virkemidler (forskrift) for på den måten å redusere ulempene og styre bruken av vannscooter.

Erfaringsmessig vet Fylkesmannen allerede at mange kommuner sliter med å forvalte dagens lovverk innenfor motorferdsel i utmark og vassdrag på en fullgod måte.

Gjeldende rett

Kommunene har i dag hjemmel til å dispensere fra vannscooterforbudet gjennom å gi forskrift etter småbåtloven § 40 fjerde ledd. Svært få kommuner i Oppland har benyttet seg av denne muligheten. Med unntak av Ringsaker kommune i Hedmark, vedtok alle kommunene rundt Mjøsa et generelt forbud mot bruk av vannscootere i 1999, som senere ble avløst av et generelt forbud mot bruk av vannscooter i småbåtloven § 40 tredje ledd.

Dagens regelverk og den norske praksisen har vist seg å være i strid med EØS-avtalen. For å harmonisere det norske regelverket innenfor EØS-avtalen, er det utarbeidet utkast til forskrift om bruk av vannscooter.

Vi viser til at kommunene får en plikt til å åpne for bruk av vannscooter der det ikke er konflikt med hensynet til miljø og sikkerhet. Fylkesmannen har imidlertid merket seg at det ikke kan fastsettes forskrift om bruk av vannscooter i strid med arealdisponeringen i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplaner. Dette er etter Fylkesmannens mening positivt, og noe vi støtter fullt ut.

Miljø og sikkerhet

Det kystnære beltet er opprettet blant annet for å forenkle saksbehandlingen i kommunen, slik at det blir færre områder for kommunen å vurdere til bruk av vannscooter. For vann og vassdrag er det ikke gjort noen tilsvarende vurderinger, og departementet betegner det som en krevende øvelse for kommunen å vurdere om det skal åpnes for bruk av vannscooter.

Oppland er ett av to fylker som ikke omfattes av det kystnære området. De to innlandsfylkene Hedmark og Oppland har store innsjøer og vassdrag, som dermed ikke angir kartfestede vannområder hvor det ikke er tillatt å kjøre vannscooter. Dette er etter vår vurdering en svakhet ved utredningen. Fylkesmannen mener at for de store innsjøer og vassdrag burde det ha vært foretatt en tilsvarende kartlegging/vurdering i likhet med de kystnære områdene. Videre anses det som lite gjennomtenkt når departementet i sin utredning sier at *"Fordi store områder langs kysten har betydelige naturverdier og høyt konfliktpotensial både i forhold til miljø og sikkerhetshensyn, inneholder forskriften et kart som angir områder hvor det ikke er tillatt å kjøre vannscooter"*.

Selv om Oppland fylke ikke er et kystnært område, har vi betydelige naturverdier og høyt konfliktpotensial både i forhold til miljø og sikkerhetshensyn. På denne måten kan innlandsfylkene lett bli oppfattet som "tomleplass" for ulike vannscooteraktiviteter som vanskelig lar seg styre og kontrollere. Det vil derfor være en krevende oppgave for innlandskommunene å vurdere hvilke områder som bør åpnes for vannscooteraktivitet. For de områder hvor det ikke åpnes for bruk av vannscooter, må kommunene dokumentere relevante miljø- eller sikkerhetshensyn i sitt avslag på søknad.

Det spesielle ved vannscootere er at de er mindre, lettere, raskere og mer manøvrerbare enn motorbåter. De kan ha en motorkraft på opptil 260 HK og har stor akselerasjonshastighet. Vannscooterkjøring innebærer også en særegen (intens) form for støy. I utkastet åpnes det for at kommunen kan stille vilkår i tillatelsen, noe som vi anser som både positivt og nødvendig. Særlig vil det være aktuelt for kommunene å stille vilkår til hastighetsbegrensninger, støynivå og tidsbegrensninger.

Ettersom kommunene skal foreta en rullering av forskriften hvert femte år, og det i forkant skal gjennomføres et miljøoppfølgingsprogram, forutsetter vi at det skjer i nært samarbeid med Fylkesmannen som har ansvaret for lovlighetskontrollen og tilsynet.

Naturmangfoldloven og dens prinsipper

Fylkesmannen ser det som positivt og nødvendig at prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet i vannscootersaker. Dette gjelder også ved fastsettelse av forskrift om angivelse av områder for bruk av vannscooter. Selv om kommunens vurderinger skal baseres på generelle prinsipper for miljø- og arealforvaltning, hvor prinsippene i naturmangfoldloven er hensyntatt og vektlagt i vurderingen, vil kommunene likevel stå overfor vanskelig valg.

Fylkesmannen viser i denne sammenheng til Miljøverndepartementets rundskriv T-6/09 av 29. oktober 2009 i forbindelse med ikraftsettelsen av naturmangfoldloven, hvor det redegjøres for retningslinjer og prinsipper i naturmangfoldloven som får betydning for lovtolkningen og skjønnsutøvelsen i forvaltningen av motorferdselloven med forskriften. Vi mener at de samme retningslinjene og prinsippene må legges til grunn i forhold til naturmangfoldloven §§ 10 og 11 ved behandlingen av saker etter vannscooterforskriften. Det samfunnsmessige helhetssynet og vernet av naturgrunnet må veie tungt som premissleverandør for lovtolkningen av forskriften og skjønnsutøvelsen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Fylkesmannen forutsetter at kommunene fortsatt skal være forvaltningsmyndighet, hvor det vesentlige av saksbehandlingen vil foregå. Ettersom innlandsfylkene ikke omfattes av det kystnære beltet hvor det kartmessig er avklart hvilke områder det ikke er tillatt å kjøre vannscooter, vil det for kommunene i innlandet med store innsjøer og vassdrag, være en stor ekstrabelastning å måtte behandle hver enkelt søknad. Kommunene er også pålagt hvert femte år å foreta en rullering av forskriften. Det skal også i forkant av rulleringen gjennomføres et miljøoppfølgingsprogram for å undersøke hvilke virkninger bruk av vannscooter har på miljøet.

Det vil være de samme konsekvenser for Fylkesmannen selv, ikke bare i en overgangsfase, men også på sikt. Det fremgår av utkastet til forskrift at Fylkesmannen skal utføre lovlighetskontroll og i tillegg føre tilsyn med at bruk av vannscooter skjer innenfor forskriftens rammer. Fylkesmannens tilsynskontroll omfatter både at bruken av vannscooter skjer innenfor det angitte området, og at eventuelle vilkår som kommunen har satt blir overholdt. Det legges videre opp til at tilsynet skal foregå hvert år, og fortrinnsvis på tidspunkter og årstider da det er sannsynlig at det foregår kjøring der.

Alt dette vil føre til en ekstra administrativ og økonomisk merbelastning både for kommunene og Fylkesmannen og må kompenseres. Vi mener derfor at det bør innføres saksbehandlingsgebyr.

Fylkesmannen forutsetter at kommunene får en rimelig frist til å omstille seg før forskriften blir satt ut i livet. Det forutsettes også at det avsettes tilstrekkelig midler til informasjon og kursopplegg i kommunene. For Fylkesmannens vedkommende forutsettes det at det avsettes tilstrekkelig ressurser til lovlighetskontroll og tilsyn.

Avslutningsbemerkning

Fylkesmannen vil avslutningsvis slutte seg til de sentrale myndighetenes ønske om en streng håndheving og kontroll med hvilke områder det åpnes for slik kjøring.

Sigurd Tremoen e.f.
ass. fylkesmann

Jørn Karlsen
fung. avdelingsdirektør

Etter våre rutiner er dette brevet godkjent og sendt uten underskrift.

Kopi:
Kommunene i Oppland