

Miljøverndepartementet
Pb 8013 Dep
0030 Oslo

Drammen 31.05.2009

Høringsuttalelse fra Norges Motorsportforbund ifm forslag til ny forskrift om bruk av vannscooter

Innledning

I forbindelse med at Miljøverndepartementet sender utkast til ny forskrift om bruk av vannscooter ut på høring finner Norges Motorsportforbund (NMF) grunn til å påpeke at Miljøverndepartementet her har unnlatt å be om høringsuttalelse fra oss. NMF er det særforbund/fleridrettsforbund i Norges Idrettsforbund som organiserer båtsporten, inkludert vannjet/vannscooter, i Norge og finner det derfor påfallende at Miljøverndepartementet unnlater å be om høringsuttalelse fra NMF som National Authority i den internasjonale idrettsverdenen. Vi er sannsynligvis den organisasjon som er aller mest berørt av den særnorske lovgivningen på dette området, og vi var tungt inne i prosessen i forbindelse med utarbeidelse av loven som gir en betydelig strengere regulering av vannscooterferdsel enn i andre land. I tidligere høringslister vedrørende restriksjoner på bruk av vannscooter har enten vårt fleridrettsforbund eller vårt avdelingsforbund Norges Båtsportforbund vært på høringslisten. Forhåpentligvis er dette en forglemmelse og ikke en omgåelse.

Miljøverndepartementet hevder i sin begrunnelse at man ønsker et bedre system for utvelgelse av områder til bruk av vannscooter og at denne forskriften skal forenkle dagens system. Slik NMF ser det vil denne forskriften gjøre det nesten umulig å utøve organisert vannscootersport i Norge.

Dagens regelverk

Småbåtlovens § 40 tredje ledd forbyr bruk av vannscooter i Norge. Fjerde ledd åpner for at kommunene ved forskrift kan gjøre unntak fra forbudet for et nærmere avgrenset område på bestemte vilkår. I Ot.prp. 38 (1998-99) angis følgende:

"...At kommunene ved forskrifter kan bestemme hvor vannscootere og liknende skal kunne brukes, er i samsvar med prinsippene som ligger til grunn for satsningen på Lokal Agenda 21 i kommunene. Et totalforbud uten mulighet for unntak ville forhindre all bruk av vannscootere og liknende, herunder vannscooterkjøring i sports- og konkurransesammenheng. Dette ville etter Miljøverndepartementets syn innebære en urimelig streng regulering av aktiviteter som allerede foregår, og som det istedenfor å forby fullstendig bør være mulig å styre bruken av...."

Det anføres videre at kommunenes vurderinger ikke skal være gjenstand for overprøving:

Miljøverndepartementet har imidlertid kommet til at det ikke er grunnlag for overprøving av kommunale vurderinger knyttet til bruk av vannscootere og liknende. Miljøverndepartementet mener det bør være et kommunalt ansvar å ta stilling til de arealkonflikter slik bruk utløser. Det er ikke naturlig å gi et statlig organ myndighet til å overprøve kommunens vurderinger her.

Miljøverndepartementet sender ut til alle landets kommuner et rundskriv 11.juli 2000 hvor man kort redegjør for adgangen til å vedta forskrift i tråd med Ot.prp. 38 (1998-99)

Flere kommuner har siden loven ble vedtatt forsøkt å legge til rette for den idrettslige aktiviteten med vannscooter. Miljøverndepartementet hevder i sin beskrivelse av gjeldende regelverk i pkt 3.1 at:

".. kommuner over hele landet benyttet denne hjemmelen, og det er laget forskrifter både om faste angitte områder, og om områder som kan benyttes til konkurranser etter søknad."

Dette er et forsøk på omgåelse av de faktiske forhold som NMF finner grunn til å imøtegå. Siden loven trådte i kraft er det forsøkt å få forskrift for utøvelse av sportslig aktivitet med vannscooter en rekke steder rundt om i landet. Resultatet er at det i dag finnes kun to-2- områder hvor man kan utøve den sportslige aktiviteten både gjennom trening og konkurranse. Det ene området er i Bergen hvor det i FOR-2002-03-18-368 er godkjent et område for treningsbane og 2 områder for konkurranse. Det andre området er Ørlandet hvor det i FOR-2010-05-19-736 er en godkjent treningsbane og hvor rådmannen gis fullmakt til å gi dispensasjon for konkurranser. Videre er det i For-

Norges

Nedre Storgt. 13 Org nr: 983 197 809
nmf@motorsportforbundet.no

1

Motorsportforbund

N-3015 Drammen Konto nr: 5134 06 06462

www.motorsportforbundet.no

Telefon: + 47 815 27 808

Faks: + 47 21 01 42 49

2007-03-29 nr. 385 Mandal kommune gitt mulighet for inntil 2 konkurranser i løpet av året. Men det er ikke tillatt med treninger eller avsatt område for trening i forskriften.

Lindesnes kommune hadde en midlertidig forskrift for trening og konkurranse vedtatt i 2006 som opphørte 1. mai 2008.

I år har Berg Kommune i Troms åpnet for vannscooterkjøring i sin kommune i næringsøyemed

Følgende kommuner har ved forskrift forbudt enhver mulighet til å få område for vannscooterkjøring, uansett om det dreier seg om sportslig eller ikke sportslig aktivitet; FOR-1996-10-14 nr. 1028 Nannestad kommune, FOR-1996-09-11 nr.926 Hurdal kommune, FOR-1997-05-15 nr.1031 Vannsjø, Hobøelva, Mosse-elva, Moss-Rygge-Råde og Våler kommuner, FOR-2010-10-25 nr.1487 Grimstad kommune, FOR-2010-04-29 nr.1873 Arendal kommune, FOR-2008-07-14 nr.859 Kvalsund kommune, FOR-2008-06-26 nr.756 Nordkapp og Porsanger kommuner, FOR-2007-06-05 nr.576 Asker kommune og FOR-2002-09-06 nr.982 Hammerfest.

Følgende forskrifter har denne eller tilsvarende ordlyd i sine forskrifter:

forbud mot visse typer motorisert ferdsel

Bruk av jetski, vannscooter, vannmotorsykel, vannmoped, motorisert surfbrett o.l., må ikke finne sted i følgende områder uten etter tillatelse fra havneadministrasjonen

FOR-2010-05-27 nr.1101 Namsos kommune, FOR-2009-12-17 nr.1868 Kristiansand kommune, FOR-2009-12-16 nr.1617 Haugesund, Karmøy, Tysvær, Bokn, Sveio og Bømlo kommuner, FOR-2009-12-10 nr.1874 Vikna kommune, FOR-2000-02-10 nr.151 Bodø kommune, FOR-2000-02-10 nr.148 Måsøy kommune, FOR-1998-07-27 nr.784 Harstad kommune, FOR-1998-03-26 nr.299 Tønsberg havnedistrikt, Vestfold, FOR-1998-02-12 nr.141 Stavanger kommune, FOR-1997-11-06-1201 Vågsøy kommune, FOR-1997-10-20-1136 Trondheim kommune, FOR-1996-11-05 nr.1036, Halden kommune, FOR-1995-08-07-725 Larvik kommune, FOR-1993-03-02-240 Drammen kommune, FOR-1991-02-15-105 Tromsø kommune. Så langt NMF kjenner til er det gitt dispensasjon til konkurranse av to kommuner siden loven trådte i kraft 1998. Dette gjelder Halden kommune og Drammen kommune.

Flere av disse forskriftene er fra tiden før loven ble vedtatt og skal således også forvaltes i tråd med gjeldende lovgivning. I gjeldende forskrift i for eksempel Oslo, FOR-1996-01-22-43 Oslo havnedistrikt er det følgende bestemmelse

§ 5-14. (forbud mot visse typer motorisert ferdsel)

Bruk av jet-ski, vannscooter, vannmotorsykel, vannmoped, motorisert surfbrett o.l. kan bare skje innenfor området beskrevet i § 5-11.

Slik NMF ser det vil ikke det angjeldende området være regulert slik småbåtlovens § 40 tredje ledd har bestemt og således vil ikke dette være en gyldig bestemmelse som åpner for noen form for vannscooteraktivitet enten dette gjelder sportslig eller ikke-sportslig aktivitet.

Under arbeidet med å utarbeide forskrift for vannscootersportslig aktivitet i Lindesnes kommune var det store problemer med å komme frem til en akseptabel regulering. Lindesnes kommune vedtok først en forskrift i 2004 hvor det skulle gis åpning for 2 Norgescuparrangement i vannscooter. Denne ble overprøvd av Fylkesmannen i Vest Agder i vedtak av 22.januar 2004. Fylkesmannen anfører her at:

"Forbudet gjelder både i sjøen og i vann og vassdrag. Lindesnes vannscooterklubb kan derfor i dag ikke trene/utøve sin aktivitet i kommunen uten at dette er ulovlig. Fylkesmannen er heller ikke kjent med at det for de øvrige kommunene i Vest-Agder foreligger noen gyldig forskrift som åpner for vannscooteraktivitet. Det er derfor ikke anledning til å utøve en motorsport som er ulovlig jfr lovens § 40 om straff. Mot denne bakgrunn finner miljøvernveddelingen at en forskrift som åpner for vannscooterbruk et par løpsdager lett kan føre til ulovlig aktivitet ellers i året. "

Fylkesmannen anførte videre at forskriften var i motstrid mot kommuneplanen og nektet å godkjenne forskriften.

Som det fremkom fra Fylkesmannen så legges til grunn at vannscootersport er en ulovlig sport og at man således åpner for annen ulovlig aktivitet hvis man gir forskrift som tillater sportslig aktivitet. Flere andre steder i Norge har Fylkesmannen anført akkurat de samme argumenter når kommuner har forsøkt å legge til rette for en sportslig vannscooteraktivitet i regi av idrettslag tilsluttet Norges Idrettsforbund og Norges Motorsportforbund. Slik NMF ser det så foreligger det en generell holdning hos Fylkesmannsembetet at vannscootersport er forbudt og at å gi tillatelse vil åpne for ulovlig aktivitet. Vi stiller oss undrende til en slik holdning. Det ville ført til uholdbare tilstander i landet om dette også skulle vært holdningen på andre områder.

Det er således ikke korrekt når Miljøverndepartementet i sin beskrivelse av gjeldende regelverk forsøker å fremstille det som om kommuner over hele landet har forskrifter som gir faste angitte områder for vannscooteraktivitet og da i særdeleshet utøvelse av en helt lovlig sportslig aktivitet. NMF anser at intensjonene i loven og dens forarbeider om at det skal legges til rette for den sportslige aktiviteten ikke er fulgt opp. Dette bekreftes ved at det bare finnes steder med treningsbaner og konkurransebaner og ytterligere et sted hvor det bare tillates konkurranser. Virkelighetsbildet er således helt annerledes enn det Miljøverndepartementet forsøker å fremstille. Hadde virkeligheten vært slik Miljødepartementet beskriver ville sporten ha hatt helt andre forutsetninger i Norge enn faktum er i dag.

De ulike hovedpunkter i høringsutkastet

Kystnære beltet

De hovedpunktene departementet anfører som grunnlag i forskriften vil etter forbundets syn gjør det umulig med sportslig forsvarlig aktivitet hvor sikkerheten til deltagerne skal og må komme først. Ved å totalforby enhver form for vannscooterkjøring i det kystnære beltet vil dette forhindre all forsvarlig sportslig aktivitet. Ved utøvelse av all form for motorsport i Norge kreves det at den medisinske beredskapen skal være meget god. Forslaget om totalforbud i det kystnære beltet vil føre til at man ikke kan ha en forsvarlig medisinsk beredskap hvor man kan gi rask og øyeblikkelig hjelp på en forsvarlig måte. Dette innebærer ikke at sporten har en stor skadefrekvens, tvert imot. Men de krav som en ansvarlig arrangør blir stilt ovenfor tilsier at det ikke kan sies å foreligge muligheter for forsvarlig beredskap når all aktivitet skal foregå så langt fra land at en eventuell førstehjelpstjeneste får uholdbare arbeidsforhold for å kunne utføre oppdrag raskt og effektivt. En må her skille mellom andre typer båtportarrangement hvor førerne sitter i spesielt skjermede cockpiter med sikkerhetssele og der utøveren ikke løper den risiko å bli direkte truffet på kroppen av andre konkurransefartøy. I vannscootersporten er man ikke kroppslig skjermet av farkosten og således vil en eventuell skade kunne få en helt annen form enn ved vanlige båtportulykker. Et annet forhold er at man ved å forby idrett i det man vil definere som det kystnære beltet forhindrer sporten å ha tilskuere til sine konkurranser. Dette vil gjøre det økonomisk svært vanskelig å gjennomføre konkurranser. Idrettskonkurranser i dag finansieres gjennom publikumsinntekter og sponsorer. Når det ikke blir mulig med publikum vil heller ikke sponsorene finne sporten interessant og det vil være økonomisk uforsvarlig å arrangere. Særlig når arrangement utenfor det kystnære beltet vil medføre enorme kostnader til en forsvarlig beredskap.

NMF ønsker å presisere at forbundet ser behovet av å regulere den alminnelige bruk av vannscootere i landet, men anser at forskriften må skille mellom alminnelig bruk og den sportslige aktiviteten innenfor det kystnære beltet. Forskriften må således i det minste skille mellom fri rekreasjonsskjøring og regulert sportslig aktivitet hvor trening/konkurranser foregår i et kort tidsrom, få dager i uken, og i svært regulerte former.

Slik NMF ser det så er innføring av et totalforbud i det kystnære beltet også være i strid med hva EFTA Surveillance Authority skrev i sin advarsel til Norge 15. juli 2009;

The Authority recognises that there may be areas that are unsuitable for the use of personal watercrafts for environmental reasons. It does therefore not require Norway to abolish its use restrictions in all areas. However, in areas that are not environmentally sensitive, the prohibition on the use of all personal watercrafts does not appear proportionate.

Slik NMF ser det så legges det opp til at alle områder definert som kystnære belter vil være miljømessig sensitive. Dette finner NMF ikke at det finnes grunnlag for å påstå i forhold til bruk av vannscooter. Således anser vi at denne forskriften i forhold til den utstrekning det foreslås et totalforbud for vannscooter i det kystnære beltet ikke være i tråd med hva EU-domstolen uttalte i sak C-142/05 *Mickelsson and Roos*, hvor de sier at "Sweden therefore would have to designate areas where personal watercrafts can be used without significant environmental impact." Ut fra hva som står i høringsforslaget så legger departementet til grunn at bruk av vannscooter i alle områder i det kystnære området fører til en betydelig miljømessig innvirkning. Hvis så er tilfelle må man også forby småbåttrafikk i samme område. Det finnes ikke saklig grunn for å forskjellsbehandle vannscooter i forhold til småbåttrafikk når det gjelder miljømessige hensyn.

Støy og andre forstyrrelser

Departementet legger til grunn at støy fra vannscootere utgjør en større støyplage enn støy fra småbåttrafikk. Departementet skriver at

Norges

Nedre Storgt. 13 Org nr: 983 197 809
nmf@motorsportforbundet.no

3

Motorsportforbund

N-3015 Drammen Konto nr: 5134 06 06462 www.motorsportforbundet.no

Telefon: + 47 815 27 808

Faks: + 47 21 01 42 49

“vannscooterkjøring innebærer en særegen form for støy som medfører at bruk kan og skal forbys i områder selv om de er åpne for bruk av fritidsbåter”,

Slik departementet uttrykker det så kan vannscooterkjøring kun tillates såfremt støy fra vannscootere langt på vei drukner i den eksisterende støyen. En kan da stille spørsmål om departementet er klar over hvor mye støy som faktisk er i fra småbåttrafikken i den norske skjærgården. Departementets påstand om støy fra vannscootere er ikke riktig og er ikke dokumentert på noen måte.

Gjennom EU-direktiv 2003/44/EC har Europaparlamentet og Rådet foretatt en direktivs endring av direktiv 94/25/EF om tilnærming av lover og forskrifter om lystfartøy. Artikkel 4 uttrykker nå at

- 1. medlemsstatene kan ikke forby, begrense eller hindre markedsføring og/eller ibruktaking på sine territorier av produkter nevnt i artikkel 1 nr. 1 med CE-merking som nevnt i vedlegg IV som angir at de er i samsvar med samtlige bestemmelser i dette direktiv, herunder framgangsmåtene for samsvarsvurdering fastsatt i kapittel II.*

Videre er det stilt grunnleggende krav til støyutslipp hvor EU-direktivet stiller samme krav til øvre lydtryknivå uavhengig av hvilken type motor det er tale om, enten det gjelder hekkaggregat eller utenbordsmotor eller vannscooter. NMF anser således at Miljøverndepartementet bruker argument om støy for på den måten å forsøke å komme utenom den frie bevegelse for slike produkter (vannscooter) eller skape hindringer for det indre markeds virkemåte.

Natur

NMF er enig i at man ikke skal tillate bruk av vannscooter i eller direkte i nærheten av verneområder, statlig sikrede friluftsområder eller områder hvor det er påvist truede eller nær truede arter eller annen truet natur. Alminnelig ferdsel med vannscooter kan føre til at det kan oppstå nevneverdig fare for at det kan oppstå skade på naturen. Men denne faren er ikke reell for en sportslig aktivitet hvor man kjører i en oppmerket banetrasé. Eneste plass man i tilfelle vil kjøre inn på land vil være ved depo-plass/slipplass. Når en vannscooter kjøres inn på grunt vann vil motoren bli skadet ved at den suger opp sand/sten fra sjøbunnen som igjen ødelegger motoren hvis motoren er i gang. Det er således ikke noe grunnlag for å si at en vannscooter som kjøres i vann skader naturen. Det er nok større grunn til å tro at småbåttrafikken er mer skadelig med faren for utslipp disse har av olje/drivstoff.

Sikkerhet

Når det gjelder sikkerhet deler ikke NMF det syn departementet har om at vannscooter utgjør en stor ulykkesrisiko. Siden 1997 har vannscootersporten hatt tre ulykker i Norge med personskade. Det har tidligere vært hevdet at det er en dødsulykke i Tønsberg, men denne ulykken har senere vist seg ikke å være med vannscooter, men med småbåt. Det er for øvrig svært få skadetilfelle i internasjonal vannscootersport. Departementet hevder at en vannscooter har begrensede styringsmuligheter når man ikke holder gassen inne. Dette er helt korrekt. Men det departementet unnlater å nevne er at når gassen slippes så er det heller ikke fremdrift på vannscooter og den vil stoppe helt opp i løpet av få meter. Ved svært høy hastighet så vil stopplengden trolig ikke overstige 20-25 meter. Således bruker en vannscooter ikke lenger avstand på å stoppe enn en vanlig snøscooter. I tillegg er alle vannscootere utstyrt med såkalt ”dødmannsbryter” og skulle fører falle av brytes strømmen til motoren og den vil umiddelbart stoppe. Hvis man kjører en jetski vil den stoppe umiddelbart. At en vannscooters kjøreegenskaper skal utgjøre særlig ulempe eller fare er en påstand uten dokumentert grunnlag og således kun et argument i en lang rekke for å kunne ytterligere forsterke bruk i Norge.

Forenklingsprinsippet

Gjennom dette forslaget til forskrift hvor man i realiteten har gjort det nesten umulig å kjøre vannscooter vil den eneste forenklingen i realiteten være at man i kommunene nå ikke vil gi forskrift som åpner for vannscooterkjøring og hvis det gis tillatelse så gis denne i områder utenfor kysten ut mot åpent hav langt fra land.

Avslutning

NMF finner forslaget til ny forskrift så begrensende at man vil oversende dette til ESA for en uttalelse på om Norge her bryter EØS-avtalen all den tid forskriften her nesten gjør det umulig å benytte vannscooter og da i særdeleshet den sportslige aktivitet som foregår i svært regulerte former.

NMF var tungt inne i dialogen med offentlige myndighetsinstanser i forbindelse med det forberedende arbeidet knyttet til den eksisterende loven. Gjennom møter og samtaler ble vi forsikret om at loven absolutt ikke skulle være

Norges

Nedre Storgt. 13 Org nr: 983 197 809
nmf@motorsportforbundet.no

4

Motorsportforbundet

N-3015 Drammen Konto nr: 5134 06 06462

www.motorsportforbundet.no

til noe hinder for god tilrettelegging for den organiserte båtsporten. Gjennom lokale forskrifter skulle det kunne bli bedre forhold for den organiserte båtsporten enn det noen gang har vært. Dette ble understreket ved at det ble signalisert at det skulle legges opp til forenklete høringsrutiner og fylkesmannen skulle ikke ha anledning til å overprøve og trenere lokale beslutninger. Så har ikke skjedd, og vi føler oss lurt. Det som isteden har blitt situasjonen er at loven i praksis fungerer som et forbud som også rammer den organiserte båtsporten. Over alt hvor det blir tatt initiativ til tilrettelegging gjennom lokale forskrifter kommer fylkesmannens miljøvernavdeling med innsigelser. Dette gir oss grunn til å tro at dette er satt i system og at de gjennom sentrale konferanser og sitt samarbeid på landsbasis har blitt enige om en linje som har som mål å sette en stopper for all slik aktivitet, inkludert innen organisert idrett. Gode initiativ møtes med så mye motarbeidelse fra miljøvernavdelinger at deres praksis og håndtering gjør at norsk lov fungerer som en totalforbudslov som også rammer vårt organiserte barne-, ungdoms- og idrettsarbeid. Positive initiativtakere og hardt arbeidende frivillige organisasjoner resignerer og gir opp i kampen mot et offentlig byråkrati som ser ut til å drive systematisk motarbeidelse av vannscootervirksomhet.

Når myndighetene så effektivt har satt en stopper for vannscooteraktivitet som de har gjort stiller vi oss undrende til at man finner behov for å gjøre ytterligere endringer i lovverket. De myndighetsinstanser som vil ha totalforbud burde jo være fornøyd med et lovverk som i praksis fungerer som sådan. Når det likevel kommer et slikt initiativ mistenker vi at dette kan være en taktisk manøver for å forsøke å forhindre at internasjonale bestemmelser setter til side den særnorske lovgivningen. Noen kan ha en oppfatning om at en annen utforming av loven vil kunne redusere risikoen for at ESA griper inn.

For Norges Motorsportforbund



Roy N Wetterstad
Generalsekretær



Geir Lilletvedt
Forbundsadvokat