

Det kgl. Miljøverndepartement  
Postboks 8013 Dep.  
0030 Oslo

Vår ref: 675890/101489

Deres ref:

Oslo, 16. april 2013

Saksansvarlig advokat: Arve Lønnum

## **HØRINGSUTTALELSE – NY FORSKRIFT OM BRUK AV VANNSCOOTER**

Vi viser til Miljøverndepartementets høringsbrev 1. mars 2013. Vi inngir med dette høringsuttalelse på vegne av BRP Norway og Norsk Motorimport AS.

Vi har tidligere inngitt høringsuttalelse i forbindelse med den lovendringen som ligger til grunn for det foreliggende utkastet. Som vi fremholdt der, mener vi fremdeles så vel lovendringen som utkastet til forskrift vil føre til en rettstilstand som er i strid med EØS-regelverket.

I vår høringsuttalelse av 4. februar 2013 ga vi også uttrykk for at det også, rent internrettslig, er vanskelig å se at den nye ordningen med at et 400 m forbudsbelte i sjø er et virkemiddel som er proporsjonalt med de formålene som ønskes oppnådd. De samme innvendingene vi gjorde gjeldende i forbindelse med lovhøringen er aktuelle også i forskriftshøringen, og vi viser derfor generelt til vår forrige høringsuttalelse.

Vi har merket oss at Nærings- og handelsdepartementet i sin høringsuttalelse til lovhøringen ga uttrykk for at mange fritidsfartøy i norske farvann brukes «på samme/liknende måte» som vannscootere, og at «[n]år slike fritidsbåter vil kunne benyttes i et område hvor vannscooterbruk er forbudt, kan dette ikke betraktes som annet enn en vilkårlig forskjellsbehandling». Vi ga uttrykk for samme syn i vår høringsuttalelse 4. februar 2013.

Som vi påpekte i vår høringsuttalelse til lovutkastet, finner vi det klart at et bruksforbudsbelte på 400 m (i sjø) er altfor bredt. Det er endog mer restriktivt enn det danske regelverket, og det danske regelverket må sees i sammenheng med de særskilte geografiske forhold som gjør seg gjeldende i Danmark: «Rette» og langgrunne strandlinjer i et til dels betydelig mildere klima. I motsetning til i Danmark vil et 400 m-belte for alle praktiske formål innebære et totalforbud mot vannscooteraktivitet på de stedene der det er praktisk mulig å bruke dem.

Departementet fremholder at «støy fra vannscootere oppleves ofte 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». Det vises så til «måten vannscootere kjøres på».

Det er imidlertid nærliggende å betrakte departementets syn her som en skinnbegrunnelse, ettersom det simpelthen ikke stemmer at ordinære fritidsbåter reelt sett ikke brukes på samme måte som vannscootere. Det er tilstrekkelig å vise til vannskiaktivitet og tauing av «tubes» (en slags stor badering som taues etter båter i fart). Det er også på det rene at gleden ved båtbruk som fritidsaktivitet for enkelte nettopp ligger i å kjøre båten med stor akselerasjon / oppbremsing, uten at lovgiver har funnet grunn til å gripe inn mot slik aktivitet på generell basis.

Det er neppe heller annet enn en skinnbegrunnelse når det i høringsutkastet vises til at vannscootere «gjennomgående [har] en skrogdybde som tillater kjøring i grunne farvann hvor motorbåter ikke kan komme frem» og at dette «gjør at de også kan holde høyere fart i grunne områder». Hvis man sammenligner en fritidsbåt med påhengsmotor og en vannscooter med påhengsmotor (disse finnes ennå på markedet, men blir sjeldnere), er det neppe noen forskjell på dypgående i det hele tatt. Men selv om man sammenligner en vannscooter forsynt med vannjet og en fritidsbåt med påhengsmotor, er det neppe snakk om en forskjell i dypgående på mer enn 30-40 cm. Sammenlignet med en ordinær fritidsbåt vil vannscooterens anslagsvis kunne gå 2-3 m nærmere land. Denne forskjellen har, som departementet må vite, ingen praktisk betydning og kan ikke begrunne et forbudsbelte på 400 m i sjø der bruk av ordinære fritidsbåter er tillatt.

Vi har dessuten merket oss at departementet heller ikke i forbindelse med forskriftshøringen redegjør for hvorfor det er nødvendig å fastsette et 400 m ferdselsforbud konkret for vannscootere, når langt smalere restriksjonszoner anvendes i andre sammenhenger. I malforskriften for naturfredningsområder brukes gjerne 50 m ferdselsforbud; det er hastighetsbegrensninger innenfor et 50 m belte fra badende; det gjelder mange steder generelle hastighetsbegrensninger innenfor 150 m fra land, osv.

Departementet trekker også inn det angivelig betydelige ulykkespotensiale med vannscootere, men tar ikke konsekvensene av at ulykkespotensialet for brukerne av vannscooterne må antas å bli vesentlig større når de forvises til områder lengre fra land. Ettersom forskriftsutkastet legger opp til at forbudsbeltet skal regnes fra alle holmer og skjær større enn 200 m<sup>2</sup>, vil dette utelukke bruk på naturlig bruksområder og fremtvinge bruk på mer (vær-)utsatte steder. Vi viser her til Sjøfartsdirektoratets høringsinnspill til lovutkastet, der man nettopp pekte på at de fleste vannscootere ikke var testet for bruk i åpent farvann. Man risikerer m.a.o. at resultatet blir et totalt bruksforbud.

Slik vi også var inne på i vår høringsuttalelse til lovendringen, finner vi det helt utilstedeleg at det i tillegg til det omfattende bruksforbudsbeltet i vannscooterforskriften skal gis adgang til å etablere ytterligere bruksforbudsbelter. Forslaget innebærer en form for aksentuering av at vannscooterbruk utgjør en særlig farlig og særlig skadelig vannsportaktivitet. I den grad det er behov for å etablere særskilte bruksforbudsområder, bør disse etableres med hjemmel i fullmaktslover som er best egnet til formålet som f.eks. naturmangfoldsloven.

Vi minner i denne forbindelse om at erfaringen under det någjeldende regimet, der det etter søknad teoretisk var adgang til å åpne særskilte områder for vannscooterkjøring, var at slike dispensasjoner overhodet ikke ble gitt. Erfaringen var nærmest at kommunene motarbeidet vannscooteraktiviteten.

Vi finner det også helt utilstedeleg at det for vannscootere skal etableres en obligatorisk registreringsordning, når en slik ordning altså er frivillig for alle andre fritidsfartøyer. En slik særskilt registreringsordning for vannscootere kan ikke begrunnes i noe reelt behov.

Ettersom departementet ber om synspunkter fra høringsinstansene forhold som kan gjøre det lettere å føre kontroll med at regelverket overholdes, finner vi grunn til å lede departementets oppmerksomhet mot at det virkelig store problemet i dag ikke er at den frivillige registreringsordningen ikke fungerer, men at politiets alminnelige kapasitet til å håndheve regelverket overhodet ikke står i forhold til behovet.

Vi finner det helt utilstedeilig og helt ubegrunnet at spesielt vannscooteraktivitet skal gjøres til gjenstand for særskilt kontroll fra politiets side, når kontrollvirksomheten generelt for fritidsbåtbruk er så lav som den er.

Med vennlig hilsen  
Advokatfirma Ræder DA

Bjørn Olav Aspelund  
Advokat  
bas@raeder.no