

Carl Jacob Johansen
Kirkeveien 102B
0361 Oslo

20.mars, 2013

Miljøverndepartementet
P.B 8013 Dep
0030 Oslo

Høringssvar om endring i småbåtloven om bruk av vannscootere

Det vises til Miljøverndepartementets høringsbrev av 05.mars 2013 om endringer i småbåtloven.

Prinsipielt om forbudet

Etter at forbudet ble innført i år 2000, har det blitt utviklet såkalte vannscootere med langt mer støysvake motorer en tidligere. Vi viser til speedbåter og andre fritidsbåter som er langt større støykilder en de såkalte vannscooterne. Det er heller ikke noen vesensforskjell mellom såkalte vannscootere og andre fritidsbåtfartøyers potensielle negative konsekvenser for miljøet for øvrig, så lenge fartøyene er CE-merket. CE-merkingen kvalifiserer fartøyene etter EUs strenge krav til utslipp og støy. Direktivet som omhandler CE-merkingen ble inkorporert til norsk rett i sin helhet 1.januar 2005! Ved å forby bruken av CE-merkede vannscootere vil heller ikke direktivet være fullstendig implementert!

Høringen ikke demokratisk!

Av mange som er invitert til høringen er det i mindre tall instanser som antas å være positive til lempede restriksjoner på bruk av vannscooter. Dette er svært tendensiøst i favør av interesser som støtter opprettholdelse av strenge restriksjoner.

Det vil være en krenkelse av rettssikkerheten om slike (på ulike måter) direkte berørte (eller kompetente) organisasjoner ikke får en invitasjon til å delta i høringen, med en rimelig tidsfrist som de øvrige inviterte.

Miljøverndepartementets argumentasjon og påstander knyttet til nytt regelverk:

1 Støyargumentasjonen

Miljøverndepartementet (MD) sender brev til Klima & Forurensningsdirektoratet (KLIF) hvor de ber om en vurdering fra KLIF om støygrenser for vannscooteraktivitet og nødvendige avstand til ulike arealbruk.

Ut i fra spørsmålet som stilles til KLIF kan det virke som om MD har til hensikt å gjøre rede for støybildet, slik at man på en god måte kan plukke ut områder til å etablere godkjente baner for bruk av Jetski (stå scooter/synkemaskin), for å rekruttere til sporten, like som andre land i Europa har gjort. (F eks Hjellevstad vannscooterklubb har fått en VM-mester i Jetski. På deres bane på Hjellevstad rekrutteres barn allerede i 5-årsalderen for å kunne få en fremtid innenfor idretten.)

Men nei, på bakgrunn av dokumentasjonen som MD oversendte oss i desember 2012, viser de til forskning 15-20 år tilbake i tid, da alle typer vannscootere hadde 2-takts motorer. Ingen av produsentene hadde på den tiden noe særlig forhold til støy, og for 20 år siden bråket bilene, mopedene, motorsyklene og båtene langt mer enn nå. Man var heller ikke så opptatt av støy på den tiden som i dag, men heldigvis har verden fått et annet syn på dette.

I 2003 kom EUs fritidsbåtdirektiv som ble bindende for alle EU-landene. Direktivet hadde strenge retningslinjer i forhold til utslipp og støy for produsentene. Allerede før 2003 hadde vannscooterprodusentene tatt støyproblematikken innover seg og begynt utviklingen av 4-takts motorer, samt at 2-takts motorene var svært støyreduert. I dag i 2013 er produsentene av de såkalte vannscootere best i klassen med hensyn på utslipp og støy. Noen av produsentene tilfredsstiller til og med de strenge miljøkravene fra California Air Resource Board. Dessverre virker det som om MD fortsatt velger å gå baklengs inn i fremtiden, og forholder seg til støymålinger gjort med såkalte vannscootere fra tiden eldre og eldst (1996 og 2000).

Hårreisende blir det når vi leser i brevet fra KLIF at anbefalte støygrenser ble fastlagt i MD 2.juli 2012. F.eks. anbefalt støygrense fra skytebane og motorsport på 50dB og maksgrense på 60dB. Grensene for maksimalt støynivå fra motorsport og skytebaner i tabell 1 kan mer sammenliknes med vannscooteraktivitet fra 1996-2000 (hvor dokumentasjonen er hentet fra). Grunnlaget for at KLIF kan dokumentere støynivåene er fra en finsk undersøkelse, artikkelen Motorized Obsessions og Troubled Waters, alle tre er mottatt fra MD. All dokumentasjon er fra steinalderen med tanke på utviklingen disse båtene har vært igjennom de siste årene. Man må forvente at MD forholder seg til litteratur og dokumentasjon som er relevant for samtiden.?

Vi ber spesielt KLIF og MD om å gjøre sine vurderinger mere nøytrale, og de må da vurdere dokumentasjon som fremlegges om at disse båtene faktisk er miljøvennlige. På bakgrunn av deres lange rekkevidde (opptil 70NM på en tank) så har også kjøremønsteret

endret seg betraktelig. Disse båtene brukes i dag som andre type båter, og nytte- og rekreasjonsverdien er stor for mange.

<http://www.pwia.org/assets/cabinets/Cabinet474/History-PWC.pdf>

2 Stup og dykk

Jeg leser følgende fra høringsforslaget til nytt regelverk følgende: «*Konstruksjonsmåten gir mulighet for ekstrem kjøring med hopp, dykk og stup og krappe svinger.*»

For at båt kan ta krappe svinger, trenger denne ikke å være av båttypen vannscooter, for alle svært hurtiggående båter i dag er konstruert slik at man skal kunne gjøre helt ekstreme svinger og manøvrer. Påstanden om krappe svinger vil gjelde hvis man går båtutviklingen 10 år tilbake i tid, men hverken vi eller produsenter kan gå baklengs inn i fremtiden.

Vi er enige om at en Jetski (stå-scooter/synkemaskiner) kan stupe og dykke ned under vann, de er faktisk konstruert til å kunne gjøre dette, men de såkalte sittescooterne som er godkjent iht. EUs fritidsbåt direktiv, kan faktisk ikke det. Jeg vil også påstå at dere er svært flinke hvis dere kan få det til, og i følge mine erfaringer som en svært rutinert båtfører, kan jeg si at det er teknisk umulig. Skroget vil også fylle seg svært raskt med vann i forhold til en jetski (stå-scooter) og så raskt at motoren både stopper og kan bli ødelagt. Bare skroget i seg selv er så stort og har så god oppdrift (type godkjent fritidsbåt klasse C spesifikasjoner), at det er helt umulig å dykke ned under vann uten at man fyller det selv.

3 Rettsprinsippene

At man i Norge kan si at en 12-fots vannscooter etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båt, er ikke vår sjøfartsnasjon verdig. Våre forfedre hadde snudd seg i graven hvis de hadde skjönt hva som foregikk.

Hugo Tiberg, født 1929, er professor emeritus ved Stockholms universitet samt rettsvitenskapelig forfatter siden **1960-tallet**. Han påstår at «å hevde at en vannscooter ikke kan betegnes som båt i alminnelig språkbruk, må innebære vold på språket, videre vil påstanden få ulykkelige konsekvenser for nordisk begrepsutvikling».

Videre har vi en rettskraftig dom fra 07.11.2008 fra Stjør- og Værdal Tingrett hvor to førere av CE-merket vannscootere ble frifunnet. Meddommerne i Værdal tingrett mente at de tiltalte måtte frifinnes på bakgrunn av at det var båter de hadde kjørt. Meddommerne viste bla. til krevende sjø forhold og lang kjørestrekning.

Miljøverndepartementet må spørre seg om båtkonstruktører, sjørettsprofessorer, meddommere osv. er inkompetente, når de påstår at såkalte vannscootere er vanlige båter, og at de har stor nytteverdi for mange?

ESA (EØS-avtalens overvåkningsorgan) har og er klinkende klar på at det norske vannscooterforbudet strider mot EØS-avtalen. At miljøverndepartementet forsøker å henge seg på den danske løsningen, virker som et skrik om hjelp. Danmark har ingen skjærgård og et forbud på innenfor 300 meter fra land kan fungere, men bransjen i Danmark opplever restriksjonen som et handelshinder, folk vil ikke kjøpe en slik båt fordi det ligger bruksbegrensninger på den. Det må snart det norske Miljøverndepartementet også forstå! Forbudet som er i Danmark pr. dags dato er ikke godkjent, og fredag 18.01.13 ble dokumentasjon som viser at det danske forbudet fortsatt er i strid, sendt til kommisjonen.

Det norske miljøverndepartementet bør snarest bruke sine ressurser på å finne gode løsninger til å oppgradere den norske fritidsbåtparken til flere CE-merkede båter. Det ville ha vært et løft for miljøet, men i stedet for brukes det uendelig med ressurser til å forby en en de facto type miljøvennlig båt.

Norge har vi i dag en fartsgrense på 5 knop 100 meter fra land, og egne fartsreguleringer på enkelte områder. Dette er en fornuftig regulering som båtfolket kan forholde seg til, men utfordringen er merkingen. Her burde midlene som miljøverndepartementet bruker på saksbehandling, og som har til hensikt å villedde ESA & EU-kommisjonen, til å tro at all bruk av såkalt vannscooter i Norge, i likhet med annen fritidsbåt bruk vil være et problem, heller brukes på å gjøre den norske skjærgården tryggere med hensyn på merking, mer Politi osv. Den mest trygghetsskapende faktor på sjøen er at Politi og redningspersonell faktisk er synlig på sjøen, ikke som i dag at de nesten er totalt fraværende. Det er ikke slik at båt av typen vannscooter, eller andre hurtiggående båter er problemet, men det er de som setter seg oppi og på med feil holdninger.

Man kan også stille kompetasekrav i form av kurs og sertifikater.

ESA skrev i sitt brev datert 3.september 2012 til miljøverndepartementet om at ingen vannscooterførere i Norge skal straffefølges på dette tidspunkt. Dagen etter brevet faller dommen mot Joakim Verdich i Agder-Lagmannsrett, han har kjørt en såkalt vannscooter på 12-fot i en fart av 5 knop i Tromøysund i Arendal.

At det norske forbudet er i strid med EØS-avtalen innrømmes helt klart av miljøverndepartementet, dette bevises av høringen som sendes ut om endring av fritidsbåtloven §40 15.januar 2013. Departementet fikk i utgangspunktet to måneder til å redegjøre for det norske forbudet til ESA. Slik som rettstilstanden har og utvikler seg, og den klare meldingen fra ESA om straffefølgning, burde departementet snarest tatt kontakt med Riksadvokaten for å legge all straffefølgning av norske vannscooterførere død! I stedet sender Riksadvokaten 15.01.2013 ut nye retningslinjer om hvordan Politiet skal håndheve fritidsbåtloven § 40, og han sier at § 40 skal håndheves fullt ut. Her viser norske myndigheter svært liten respekt for EØS-avtalen, og de retningslinjer ESA har gitt dem.

Vi forventer snarest at miljøverndepartementet tar kontakt med Riksadvokaten for å få ordnet opp i dette!

Når saksbehandlere i miljøverndepartementet klarer å skyggelegge for politikerne hva som egentlig i denne saken forbys, så har vi et stort problem. Det blir som at departementet ikke liker røde biler, og derfor skal det være et forbud mot røde biler.

4 Båt er Båt

Bildene nedenfor viser tre bilder, og på **bilde 1** vises en vannscooter av typen Jetski/stå scooter som fremprovoserte det danske, norske og svenske forbudet mot vannscootere. Et fartøy konstruert for å kunne hoppe, stupe og dykke. Et rent leketøy fra 1988 med liten nytteverdi. EUs sørget for å forby dette fartøyet med sitt fritidsbåt direktiv fra 2003, og den brukes kun i forbindelse med konkurranse, og på lukket bane. [Denne kan du sammenlikne med vannscootere eldre og eldst\(15år\) fra dokumentasjonen fra KLIF](#), og dette er denne type vannscooter Bård Vegard Solhjell refererer til når han snakker om at vannscootere er konstruert for en annen type kjøring.

På **bilde 2** vises en vannscooter av typen sittescooter, men kamuflert med en oppblåsbar fenderlist i gummi, noen vil kalle den en vannscooter RIB. Den har samme motor, drivlinje, vannjet og støynivå som stå scooteren på **bilde 1**, men størrelsen har økt til ni fot.

På **bilde 3** vises en vannscooter av typen sittescooter med en normal fenderlist i plast. Denne er svært miljøvennlig i forhold til støy og utslipp. Den har en 4-takts motor med svært lavt drivstoff forbruk. Størrelsen er 12 fot og har en vekt på 500Kg med full bensintank. Både båten på bilde 2 og 3 er konstruert for å føre personer, og noen forskjellsbehandling kan vi ikke se at departementet har kunnet dokumentere for.

Bildene fortsetter på neste side.



Bilde 1. Sittescooter med oppblåsbar fenderlist. Brukes til transport og lek, har stor nytteverdi. Utstyrt med 2-takts motor, styre, finger gass og vannjet.



Bilde 2. Sittescooter uten oppblåsbar fenderlist. Brukes til transport og lek, har stor nytteverdi. Utstyrt med 4-takts motor og tilfredsstillende de strengeste kravene fra



Bilde 3. Stå scooter som forårsaket forbudet i 2000. Brukes kun til lek og har ingen nytteverdi. Utstyrt med 2-takts motor, styre, finger gass og vannjet.

California mht. Støy og utslipp. Har elektronisk brems og styresensor. God lastekapasitet, meget gode sjøegenskaper og en utrolig rekkevidde på hele 70 Nautiske mil.

5 Et eksempel fra virkeligheten

«Jeg er nok en av de "godt voksne" som bruker vannscooter mest. Jeg har som du vet 2 stk., og kjæresten min og meg bruker disse hovedsakelig som en raskt og effektivt Båt, hoved saklig for transport, og som jolle til vår ferie båt. Vi bruker båten året rundt, og senest nå i begynnelsen av januar var vi Kristiansand - Lillesand pr. Vannscooter. Vi har vært også vært rundt Lindesnes fyr fra Mandal, med innlagt stopp i Farsund og Korshavn. I løpet av sesongen har vi utallige turer til Mandal, Lillesand og Grimstad fra vår base i Kristiansand. Vi planlegger også en "hotelltur" med vannscooter langs kysten til Strømstad til sommeren. Vi er 47 og 45 år gamle, og å hevde at våre vannscootere kun er et leketøy og ikke en båt er helt bak mål, noe det overstående beviser til det fulle.»

Fra Kristian Herlovsen i brev til undertegnede – Kristiansand 26.01.13

6 Oppsummert hoved innspill fra Carl Jacob Johansen

Slik jeg ser det så har norske myndigheter med forbudskåte politikere valgt en utrolig klønete måte å håndtere denne saken på. Det norske forbudet er egentlig en kuriositet. Myndighetene velger å forby en farkost fordi man sitter på en sal, holder i et styre og har motor som er tilkopleet et vannjetaggregat i stedet for en ordinær propell. Jeg mener det er alt for enkelt å forby ved lov det man ikke liker, akkurat som med røde biler nevnt tidligere i svaret. Det minner mest om regimer og land vi ikke kan tenke oss å bli sammenliknet med. Uansett hvor mye man misliker vannscooter eller andre støyende båter, burde man faktisk ta utgangspunktet i det man er opptatt av å få bukt med, nemlig støyforurensning. Men la båt være båt! Man kan sette en støygrense på fartøy i de områder man ønsker å beskytte, gjerne i kombinasjon med fartsgrenser i den del av året som allmenne hensyn tilsier at det er behov. En slik grense på støy kan landets kommuner håndtere selv uten pålegg fra landets vannscooterhatere i departementet!

Dere har med deres lover og forskrifter at dere ikke har en prinsipiell tilnærming til sakens kjerne, men har en politisk agenda for å forby et lovlig produkt i det norske markedet. Det er sørgelig at miljøvernministeren Bård Vegard Solhjell nå ser ut til å prøve å innføre den danske modellen i Norge, selvfølgelig med 400 meters grense ut i fra land, øyer og holmer, og 500 meters grense på innsjøer. Denne modellen kan fungere i Danmark, men den danske og norske skjærgården er meget forskjellig og kan ikke sammenliknes, samt at jeg ikke vil bruke ordet skjærgård i Danmark. En slik løsning er uansett meget diskriminerende for en CE-merket vannscooter som lager langt mindre støy enn andre båter. Løsningen er å gi kommunene rett til å sette støy og fartsgrenser. Gi Politiet ressurser til å slå ned på uvettig båtkjøring. Selv ønsker jeg å bruke min vannscooter til tur og vannsport uten at jeg skal bli sett på som miljøkriminell eller miljøsvin, for det stemmer ikke. Min båt er en av de som er best i klassen i forhold til støy og utslipp!

Carl Jacob Johansen
Vannscooter entusiast
[SIGNED]