



Fylkesmannen i Oppland

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo

Deres referanse  
Vår referanse 2013/1613-0 440 ASV  
Saksbehandler Asbjørn Valla, tlf. 61 26 60 30  
Avdeling Miljøvernavdelingen

Dato 17.04.2013

## Høringsuttalelse - forslag til endringer i forskrift om bruk av vannscooter

Fylkesmannen viser til departementets høringsbrev av 1. mars 2013 med utkast til forskrift om bruk av vannscooter.

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

### 1. Innledning - oversikt

Som det fremgår av høringsbrevet, er bakgrunnen for endringsforslaget EFTAs overvåkingsorgan (ESA) hovedinnvending til omfanget av forbudsområder i kartvedlegget kombinert med kommunens adgang til å nekte å åpne for kjøring. ESA mener det er usannsynlig at det vil bli reell åpning i store nok områder for bruk av vannscootere tilstrekkelig raskt nok.

Fylkesmannen viser innledningsvis til vårt tidligere høringsbrev av 2. juni 2011 til forskrift om bruk av vannscooter. Som vi den gang pekte på er støy et miljøproblem som rammer svært mange mennesker både globalt, nasjonalt og regionalt, hvor også dyr forstyrres. Vi beklager derfor at ESA har åpnet traktatbruddprosedyre mot Norge, slik at Miljøverndepartementets forslag om bruk av vannscootere som ble fastsatt i forskrift 22. juni 2012 nr. 257 (vannscooterforskriften), må endres. Slik endringsforslaget legger opp til, vil dette utvilsomt øke bruken av vannscootere og føre til økte miljøulemper.

Økt liberalisering av motorferdsel i utmark, både til lands og til vanns, gir også større muligheter for ulykker og personskader, jfr. flere tragiske snøscooterulykker i den senere tid. For å hindre dette vil kontroll-arbeidet måtte intensiveres og forsterkes. Erfaringsmessig vet vi at mange kommuner, politi og oppsynsmyndigheter sliter med å føre en effektiv kontroll med at dagens regelverk blir respektert. Vi vil derfor samlet sett stå overfor store utfordringer på kontrolliden.

### 2. Gjeldende rett

Det følger av dagens småbåtlov § 40 tredje ledd, jf. første ledd, at bruk av vannscootere og lignende motordrevne mindre fartøy ikke er tillatt. Som kjent var forslag til endring av småbåtloven på høring tidligere i vinter, hvor det legges opp til at gjeldende forbud i småbåtloven § 40 oppheves. I vannscooterforskriften har kommunen en plikt til å åpne for områder for vannscooterkjøring. Dette når det omsøkte området ikke er blant de områdene hvor forskriften bestemmer at kjøring ikke kan tillates. Etter endringen av småbåtloven § 40, vil departementet i forskrift kunne gi nærmere regler for bruk av fartøyer.

Fylkesmannen forstår det slik at en sentral forskrift vil frata kommunen styringsretten til å fastsette nærmere vilkår og avgrense tidsrommet for bruken, noe som vil redusere det kommunale selvstyret.

#### 4.1 Nærmere vurdering av forbudsbelter

Fylkesmannen har merket seg forslaget til de generelle forbudsbelter i forskriften § 3, hvor departementet mener at forbudssonen på 400 meter i sjø og 500 meter i vassdrag/innsjøer ut fra land, i all hovedsak vil gi tilstrekkelig beskyttelse for miljøet og ivareta nødvendige sikkerhetshensyn. Det samme vil omfatte alle verneområder.

Oppland fylke har en rekke store vassdrag og innsjøer som vil berøres, og som dermed åpner for vannscooterkjøring. Flere av disse områdene ligger i høyfjellet, i svært sårbare områder og som dermed vil kunne ha negativ innvirkning på naturmiljøet.

Fylkesmannen er derfor ikke enig i at forbudsbeltene i omfang og utstrekning vil være tilstrekkelig. Erfaring viser at støyproblemer fra vannscootere, som har en inntrengende og sjenerende lyd, ofte bærer langt av sted i åpen sjø og vassdrag. Vi mener derfor at forbudssonen på hhv. 400 og 500 meter ikke er tilstrekkelig for å ivareta miljøet og sikkerhetshensyn. Fylkesmannen mener at forslagsendringen også står i sterk kontrast til det departementet sa i sitt rundskriv T-2/12 av 8. oktober 2012 til regelverket om bruk av vannscooter i tilknytning til forskriften § 3.

#### 4.2 Transport gjennom forbudsbeltene

Nødvendigvis må det skje en transportkjøring gjennom forbudsbeltene for å komme ut til de åpne områdene. Departementet mener dette er løst gjennom utkastet til forskriften i § 4, og at dette primært skal skje ved bruk av merket farled. Dersom det ikke foreligger en merket farled, kan transportkjøringen skje gjennom forbudsbeltet på visse vilkår. Ett av vilkårene er at transporttappen skal følge kortest mulig veg ut til åpent område. Videre at kjøringen skal skje vinkelrett ut fra kysten, og det skal holdes stø kurs.

Vi deler ikke departementets syn at transportkjøringen er løst i forskriften. For det første, er det for vassdrag og innsjøer ingen merket farled. Transportkjøringen skal skje nær der vannscooteren sjøsettes eller ligger fortøyd. Dette vil innebære at det blir tilfeldig hvor i området transportkjøringen skal starte i fra. Fylkesmannen har merket seg at hastigheten skal være lavere enn 5 knop under transportkjøringen gjennom forbudssonen. Fylkesmannen tolker departementet i sin utredning at mange vannscootere må opp i en viss fart for ikke å miste styringsegenskapene, og det kan føre til at fartsgrensen på 5 knop blir overskredet. Erfaringsmessig vil både sjøsettingen og fortøyningen oftest skje i tilknytning til attraktive rekreasjonsområder, og dermed lett skape konflikt og fare for andre friluftsjøinteresser.

Selv om det er satt visse vilkår for transportkjøring gjennom forbudssonene, anses de likevel så upresise at de vil gi rom for ulike tolkninger og skjønn.

#### 4.3 Adgang til å fastsette ytterligere regulering utenfor de generelle forbudsbeltene

Fylkesmannen har merket seg at departementet vil åpne for at det i kombinasjon med forbudsbeltene, kan fastsettes reguleringer i andre særskilte områder av hensyn til natur, næring, sikkerhet eller støy. Dette skal være en unntaksbestemmelse og bare skje i særlige tilfelle.

Vi er enig i dette og støtter departementets forslag, hvor myndigheten til å fastsette lokale forskrifter etter dette alternativet er tenkt delegert til kommunen.

#### 4.4 Adgang til åpne for vannscooterkjøring i konkurranse og treningsøyemed i avgrensede områder

Vi viser til at det i lovforslaget er tatt inn en egen hjemmel som gir et generelt unntak for konkurranse og treningskjøring, jf. forskriften § 6 bokstav d).

Fylkesmannen vil bemerke at vi i gjeldende småbåtlov § 40 andre ledd har en slik hjemmel, og at hjemmelsgrunnlaget for slik virksomhet allerede synes godt nok dekket.

#### 4.5 Krav om båtførerprøve mv.

Vi mener at de ulike kravene om båtførerbevis mv. i småbåtloven, må gjelde fullt ut for vannscooterkjøring, men at kravet til minstealder bør settes opp til 18 år. Begrunnelsen for dette er at vannscootere kan oppnå en høy toppfart (110 km/t), har stor akselerasjonshastighet og har et betydelig potensiale for å forårsake ulykker.

#### 4.6 Registreringsplikt

Departementet reiser spørsmål om det skal være registreringsplikt for vannscootere, blant annet av hensyn til kontroll og spesielt i forbudsbeltene.

Fylkesmannen mener at vannscooter kan sammenlignes med snøscooter som etter loven er registreringspliktig. Vi mener at det må være et krav om registreringsplikt for vannscootere som for snøscootere, dersom det skal være rimelig mulighet til å føre en effektiv kontroll med at regelverket overholdes. Kontroll med snøscootere har vist hvor vanskelig det er for politi og oppsynsmyndighet å føre en effektiv kontrollvirksomhet med kjøretøyer som unnslipper fordi de ikke er registrert. Dersom det ikke settes krav til tvungen registreringsordning for vannscootere, vil dette kunne undergrave hele kontrollmuligheten.

#### 4.7 Unntak for bruk av vannscooter i særskilt øyemed

Ingen merknader.

#### 4.8 Tilsyn og straff

For å unngå misforståelser, er politiet er tatt med i bestemmelsen i § 8 som har kompetanse til å føre kontroll med regelverket.

Fylkesmannen vil bemerke at politiet allerede har en slik hjemmel i politiloven (§ 7), og at alle straffebelagte lover og bestemmelser som hovedregel er politiets oppgave å håndheve. Vi mener imidlertid at straffebudet ikke er strengt nok, og at dette lett vil kunne føre til at regelverket ikke blir respektert. Vi mener derfor at strafferammen bør utvides ved grove overtredelser fra bøter til fengsel inntil 1 år. Bakgrunnen for vår holdning om økt strafferamme, er at vannscootere kan være farlige fartsmaskiner dersom de brukes på en uvetting måte. Som tidligere nevnt har vannscootere et betydelig potensiale for å forårsake ulykker. Erfaring i andre land viser at vannscooter innebærer en stor risiko for alvorlige ulykker og dødsfall som følge av kollisjon med andre fartøy og badende.

En økt strafferamme vil kunne virke holdningsskapende og føre til større respekt for regelverket.

#### 6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Fylkesmannen har merket seg at endringsforslaget innebærer at søknadssystemet oppheves og at kommunenes arbeid med behandling av søknader derfor bortfaller.

Vi mener at forslaget vil føre til økt behov for kontroll, og at dette bør være en prioritert oppgave. Politiet og Statens naturoppsyn må derfor gis økonomiske rammer for materiell/utstyr og tidsbruk til å føre en effektiv kontroll med regelverket.

#### 7. Avsluttende merknader

Fylkesmannen stiller spørsmål om det i kommuneplanens arealdel, kan knyttes planbestemmelser etter plan- og bygningsloven (pbl.) § 11-11 nr. 6 – «ferdsel i områder med spesielle vernehensyn og på sjøen» - som kan legge ferdseleksrestriksjoner på vannscooterkjøringen som går lenger enn det forskriften legger opp til. Vi kan ikke se at departementet har vurdert dette i utredningen.

Sigurd Tremoen e.f.  
Ass. fylkesmann

Vebjørn Knarrum  
avdelingsdirektør

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

Kopi: - Kommunene i Oppland  
- Statens naturoppsyn i Oppland  
- Nasjonalparkstyrene i Oppland