



Klima- og miljødepartementet

NATIONAL POLICE DIRECTORATE

e-post: postmottak@kld.dep.no

Deres referanse:
16/1904

Vår referanse:
201605127-14 008

Sted, Dato
Oslo, 22.03.2017

HØRINGSSVAR - FORSLAG OM OPPHEVING AV VANNSCOOTERFORSKRIFTEN

Innledning – bakgrunn

Vi viser til Klima- og miljødepartementets høringsbrev av 23. desember f.å. vedrørende forslag om oppheving av forskrift 21. juni 2013 nr.701 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften).

Politidirektoratet (POD) har forelagt høringen for landets politidistrikt samt for Økokrim. Vi har innen fristen mottatt svar fra Oslo og Vest politidistrikter samt innspill fra Økokrim. Politidistriktenes høringssvar følger vedlagt i kopi, og er i noen sammenhenger innarbeidet i direktoratets uttalelse. Økokrims uttalelse ettersendes når den er endelig ferdigstilt.

POD vil innledningsvis fremheve at man ikke kan støtte forslag om opphevelse av vannscooterforskriften nå, og skal grunngi denne nærmere under.

Forslag om opphevelse av vannscooterforskriften begrunnes med at man ikke ser behov for å forskjellsbehandle vannscooter og andre fritidsfartøy. Det hevdes at dette vil gi et mer ensartet regelverk, og at det skal være lettere å håndheve. Øvrig regelverk inneholder tilstrekkelig med regulerende bestemmelser til sjøs. Det vises til mulighet for håndheving gjennom lov 10. juni 1977 nr. 82 (motorferdselloven), lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven), lov 26. juni 1988 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) og kommunenes mulighet for reguleringer i medhold av forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (den sentrale fartsforskriften) .

Evaluering av dagens forskrift

Av høringsbrevet fremgår at dagens forskrift i 2014 er evaluert av Vista Analyse AS, blant annet med fokus på miljø, sikkerhet og kontroll. POD kan ikke se å ha vært involvert i den foretatte analyse og evaluering, hvilket vi mener ville vært naturlig som kontrollerende og håndhevende organ.

Rapporten fra Vista Analyse konkluderte med at dagens regelverk ikke er utformet slik at det

er mulig å håndheve og kontrollere. Departementet foreslår derfor at i stedet for en nasjonal regulering så bør kommunene avgjøre hvilke begrensninger som eventuelt skal fastsettes. I utgangspunktet kan dette synes positivt, da det er store lokale variasjoner i Norge når det gjelder landskap, geografi, miljø og bebyggelse med tilhørende ulike behov for regulering. På den annen side er vi noe bekymret for at særegne, kommunale regler kan gjøre det vanskeligere å håndheve og kontrollere, og medføre store lokale variasjoner, i forhold til hvordan hastighetsregelverket for fritidsbåter oppfattes å være i dag. Vi vil anta at det kan være vesentlig mer utfordrende å ha oversikt over ulike kommunale bestemmelser enn en nasjonal regulering, også for så vidt gjelder vannscooter. Man må nok også innse at det ofte foreligger en risiko for at det i noen kommuner ikke er tilstrekkelig politisk vilje for regulering eller at kommunen av andre grunner unnlater regulering, da det i disse saker ofte kan foreligge konkurrerende og dels motsetningsfylte hensyn.

En opphevelse av gjeldende nasjonal vannscooterforskrift vil medføre at man faller ned på lokale hastighetsbestemmelser for båt i vedkommende kommune der dette eksisterer. Dette vil medføre at det i utgangspunktet vil bli åpnet for i stor grad fri fart i skjærgården nær øyer og land, da det kun er høyst begrensede områder i de enkelte kommuner som i dag er hastighetsregulert. En kan vanskelig se at dette kan være ønskelig.

Regelverk – håndhevelse

Den nåværende forskrift, som avløste det tidligere totalforbudet mot vannscooter, bestemmer at kjøring med vannscooter i et belte på 400 meter fra land, i verneområder og i belter på 400 meter ut fra disse er forbudt. Kjøring i vassdrag og innsjøer under to kvadratkilometer er forbudt. I større innsjøer er det forbud mot kjøring i et belte på 500 meter fra land. Fartsgrensen for transportkjøring i forbudssonene er fem knop.

Politiet opplever at disse begrensninger etterleves kun i begrenset grad. Mye av vannscooterkjøringen (i høy hastighet) bedrives i strandsonen relativt nær land, og innenfor de fastsatte 400 meter i sjø. Politiet blir tidvis møtt med utsagn om at det er for mye sjø utaskjærs til å kjøre vannscooter, og at områdene for fri fart er for langt fra land. Politiets kontroll- og håndhevelsesvirksomhet er høyst begrenset. Dels har politiet i kystsonen få politibåter, mange kystpolitidistrikt har ikke egen båt i det hele tatt, og dels er kontrollvirksomhet og tjenestetid på sjøen av ressursårsak vesentlig mindre enn ønskelig. Kontrollvolumet i 2016 var lavere enn på mange år. Vest politidistrikt påpeker i sin høringsuttalelse at de har gjennomført to kontroller overfor vannscooter i sitt farvann, og avdekker tidvis mange overtredelser. Selv om underlagsmaterialet er begrenset, indikeres omfattende brudd på regelverket.

En opphevelse av det regelverk som eksisterer i dag, vil oppfattes som et frislipp som temmelig automatisk vil føre til økt trafikk av vannscooter i den nærmeste kystsonen, og som politiet vil advare mot. Det er lite som tyder på at politiets kontrollvirksomhet på sjøen vil øke vesentlig med det første. Kontrollvirksomheten må derfor fortsatt antas å bli heller sporadisk og spredt. Mer uaktsom kjøring vil blant annet derfor lett medføre økt antall uønskede hendelser og ulykker.

Det har vært hevdet at dagens forskrift ikke er fullgod, kan forenkles og ikke minst gjøres bedre kjent ut mot publikum. Vi kan i noen grad støtte disse momenter, og mener at hovedreglene i dagens forskrift nok kan synliggjøres og markedsføres bedre. Forskriften har dog kun vært gjeldende i tre år. Vi mener at effekten av en ny forskrift eller endring av en eksisterende forskrift vil kunne trenge noe lenger tid for å få ønsket effekt ut mot det brede

publikum. Dette hensyn taler for å la gjeldende forskrift bli videreført, inntil eventuell revisjon eller nye bestemmelser blir innført.

ØKOKRIM tar videre til orde for behovet for å øke strafferammen i relevante lovbud på området bruk av vannscooter, bl.a. motorferdsellovens § 12, og at disse hensyn bør utdypes mer og vektles vesentlig høyere dersom forskriften skulle bli opphevet. ØKOKRIM savner videre en nærmere omtale av hvordan lovgiver mener det bør reageres strafferettslig ved ulovlig overtredelse, hvis forslaget om opphevelse skulle bli gjennomført.

Vurderinger - farepotensiale

Av høringsutkastet fremgår at man ikke ser behov for å forskjellsbehandle vannscootere og andre fritidsfartøy. POD deler ikke denne oppfatning. Vi mener det er vesentlige forskjeller på bruk av vannscooter og bruk av fritidsbåt. Vår oppfatning og erfaring de senere år, er at en vannscooter primært blir benyttet til lek og forlystelse, i motsetning til de fleste fritidsbåter som blir benyttet som et transportmiddel for personer på sjø. Vannscootere oppfattes normalt å ha et vesentlig høyere fartspotensiale enn vanlig fritidsbåt/jolle, særlig på grunn av sin hastighet, samt å avgi vesentlig mer støy enn fritidsbåter flest. Mange vannscootere har mulighet til å holde særdeles høye hastigheter, ofte opp mot 60 – 70 knop, og politiets erfaring er at majoriteten av dem holder gjennomgående høye hastigheter. Utbredelsen av vannscooter er foreløpig etter forholdene relativt begrenset, men har økt mye de seneste år. Bruken synes i stor grad å være sentralisert rundt enkelte mer befolkningstette områder. Regelverket for vannscootere er blitt mer liberalisert de senere år, noe som antas å være den vesentligste årsak til økt utbredelse. En eventuell ytterligere liberalisering som dette høringsforslag innebærer, vil etter vår mening antas å gi en betydelig større utbredelse av antall vannscootere i bruk langs kysten, særlig i typiske rekreasjonsområder i Sør-Norge. Vi mener at vannscooter utgjør et betydelig faremoment for skade/ulykke i et tett trafikkbilde i skjærgården, og at økt bruk av disse vil medføre større farepotensiale for skade/ulykke. Dette forutsetter igjen et høyere kontrollvolum fra politiets side, hvilket er et ønske som for tiden er vanskelig å imøtekomme.

Denne problemstilling har også stått sentralt i høringsuttalelse fra Oslo politidistrikt, hvorfra siteres følgende:

"...Det fremholdes i høringen at oppheving av vannscooterforskriften trolig vil lede til økt trafikk med vannscooter, og at konflikter mellom vannscootere og "andre interessegrupper" vil øke, at det vil bli "visse negative effekter på natur". Videre fremholdes det i høringen at det er grunn til å tro at oppheving av forskriften vil føre til at flere bruker vannscooter, og at dette trolig vil lede til flere ulykker. Det fremgår av høringsnotatet at regjeringen ikke ser behovet for å forskjellsbehandle vannscootere og andre fritidsfartøy. Dette er et synspunkt som utvilsomt er riktig dersom vannscootere ikke kan sees å være et eget "konsept", men er en (fritids)båt som andre fritidsfartøy. Oslo politidistrikt mener det i alle fall er en grunnleggende forskjell mellom vannscootere og andre fritidsbåter. Mens sistnevnte i stor grad brukes for å forflytte noen eller noe mellom A og B, er vannscootere et leketøy som i større grad er stasjonært - og dermed representerer en betydelig støykilde for andre. Kanskje kan man også tenke seg at vannscootere i stor grad vil befinne seg der hvor det til enhver tid er mange andre. Oslo - herunder "gamle" Asker og Bærum - politidistrikt, har i mange år hatt en aktiv sjøtjeneste. Fra de ansvarlige for denne tjenesten er det fremholdt at fartspotensialet og

manøvreringsevnen til disse farkostene av mange utnyttes fullt ut. Det er et stort farepotensiale ved en del av den kjøringen som politiet observerer. Indre Oslofjord er en trang skjærgård med mange båter og ekstremt mange "myke trafikanter", som mindre seilbåter, seilbrett, roere, padlere, svømmere og selvsagt badende. Det er ikke uvanlig å se vannscootere i 40-70/80 knop (det nærmer seg 150 km/t). Våre sjøledere mener det ikke er grunnlag for å hevde at det er usikkert om en opphevelse av forskriften vil føre til flere ulykker. Det er neppe noen tvil om at det vil bli slik. Indre Oslofjord er som allerede nevnt en trang skjærgård med mange båter, skip og nyttetraffikk - og ekstremt mange mennesker som deler av året befinner seg i og ved vannet. De har videre poengtert at en del vannscootere har enorm kraft og manøvrerbarhet, og innbyr i stor grad til lek. De kan ikke sammenlignes med en båt. Når en på vannscooter gasser, hopper og stuper blir det også mye støy, og slitsomt for andre, både til lands og vanns. Oslo politidistrikt legger til grunn at vannscootere representerer et betydelig farepotensiale for andre, og også som et miljøproblem, og at fare og miljøproblemene vil øke i takt med forekomsten av slike fartøy....."

På samme måte som fremhevet i høringsbrevet på side 4, frykter vi at en liberalisering av regelverket vil medføre økt vannscootertraffikk, med et sannsynlig økt konfliktnivå mellom vannscootere og andre interessentgrupper i kystsonen. Dette kan neppe være ønskelig. Videre frykter vi et økende antall ulykker i skjærgården. Som påpekt i høringsbrevet, finnes lite ulykkesstatistikk i Norge der vannscootere er involvert. Imidlertid vises til statistikk fra den amerikanske kystvakt, som tyder på overrepresentasjon av vannscootere som har vært involvert i ulykker (høringsbrevets side 11 med henvisninger). Samfunnskostnaden ved ulykker og spesielt dødsfall er som kjent meget høy. Det påpekes i høringsbrevet at man ved en opphevelse må forvente høyere ulykkesforekomst med tilhørende høyere kostnader for samfunnet. Dette er argumenter som POD vekter temmelig tungt, og som medfører at vi ikke kan argumentere for en liberalisering.

Miljøbelastninger

Det synes å være en realitet at vannscootere har et vesentlig høyere støynivå enn fritidsfartøyer flest. Vi mener at økt bruk av vannscooter lett vil gi en rekke negative effekter på naturen i skjærgården. Som en følge av dette må antas at miljøbelastningen vil øke dersom forskriften skulle bli opphevet.

Økokrim beskriver dette slik i innspill til oss:

"ØKOKRIM antar at en endring som foreslås, vil føre til betydelig økning av vannscooterkjøring. Dette vil medføre økt belastning i form av støy og slitasje mm. på natur og fauna samt svekkelse av det tradisjonelle friluftsliv. Når den lovlige ferdsele økes, blir det samtidig større spillerom for de som ikke respekterer regelverket på dette området og som uansett kjører ulovlig. Den samlede belastningen på naturen av lovlig og ulovlig ferdsel kan da bli betydelig. Vi står her overfor en typisk "bit for bit" problematikk, der omfanget av overtredelsene medfører alvorlig og skadelig påvirkning av mennesker og miljø. Økt lovlig vannscooterkjøring tilsier derfor at det blir enda viktigere med en effektiv kontroll for å begrense den ulovlige kjøringen. Dette er et regelverk som allerede i dag er svært vanskelig å ha en effektiv kontroll av fordi avstandene er store, det er enkelt å stikke av, og politiressursene er begrenset.

Om summen av lovlig og ulovlig trafikk blir for stor kan det medføre uopprettelig skade på natur, og være en trussel mot allmennhetens rett til fri ferdsel, føre til en innskrenking i menneskers mulighet til rekreasjon og naturopplevelse og også svekke grunnlaget for det biologiske mangfoldet. Det er derfor viktig at det reageres strengt og konsekvent ved all ulovlig kjøring. Økt lovlig kjøring tilsier derfor etter vårt syn, en tilsvarende økt kontroll og effektivisering av sanksjonsregimet.

Ut fra de meldinger ØKOKRIM har mottatt synes det som antall overtredelser er meget stort. Meldinger går ut på at det er ulovlig kjøring daglig og ofte av flere enn en scooter (opptil 5 av gangen). Videre synes det som det er en økning fordi noen bedrifter driver salg/utleie av vannscootere. Vannscooterførerene kjører der de finner det for godt og i den farten de måtte ønske. Det kjøres nær land og førerne "leker seg" med bølgehopping mv. i hele fjordområder og til nær sagt alle tider. Det er en rekke miljø- og friluftsverdier som trues av denne utvikling og det synes som forarbeidene ikke legger tilstrekkelig vekt på den støy som sjøfarende og hytteeiere blir utsatt for ved økt bruk av vannscootere. Scooterne støyer mer enn de aller fleste båter, ikke minst når det akselereres og bremses hurtig opp for å oppnå den ønskede motorsportopplevelsen."

POD slutter seg i det vesentlige til Økokrims betraktninger.

Registrering

Fra politiets side har vi ved ulike anledninger gitt uttrykk for ønsket om å gjeninnføre registreringsplikt på fritidsfartøyer og etablering av et nasjonalt båtregister, jfr. blant annet vår høringsuttalelse av 17.4.13 i anledning innføring av vannscooterforskriften.

Vi gjentar dette ønsket nå. Det blir enda mer aktuelt dersom regjeringens forslag om oppheving av vannscooterforskriften skulle bli en realitet.

Videreføring av forskriften?

Ovenfor er listet opp en rekke argumenter som vi mener veier tungt og som er avgjørende for vårt standpunkt i denne sak. Vi anbefaler derfor at en regulering, enten ved gjeldende forskrift, eller ved utforming av en ny, blir opprettholdt. Vi har dog fått innspill om at forskriften oppfattes som noe utydelig og av og til kan oppleves krevende å håndheve. Oslo politidistrikt sier det slik i sitt høringsbrev:

"Det er imidlertid ikke vår oppfatning at den gjeldende reguleringen har vært god eller enkel sett fra et håndhevings synspunkt. Forskriftene har vært uklare på mange områder og har medført mye diskusjoner om tvilstilfeller. Det har også vært utfordrende for brukerne av vannscooterne å finne og forstå forskriftene. Antallet straffesaker vedr vannscootere har således vært beskjedent, men sett fra politiets side har regelverket en normdannende effekt uansett, og kan også åpne for at politiet gir advarsler og pålegg. Kanskje har den største verdien i forskriften vært at den har begrenset kjøpelysten. Oppheving av vannscooterforskriften og overgang til kommunale reguleringer er hilst velkommen av vannscooterbransjen, som en lettelse og utviding av adgangen til å bruke vannscootere. Etter Oslo politidistrikts oppfatning er dette ikke positivt i seg selv, med stadig flere "myke" sjøfarende, og bosetting relativt tett ved vannet. Sjøtjenesten i Oslo er samstemt om at en økning i antall vannscootere vil kreve mer av politiet på kontroll- og håndhevingsiden!"

POD har ikke innvendinger til at eksisterende forskrift videreføres. Under henvisning til anførsler over, bør man vurdere om ikke forskriften kunne forenkles noe, og synliggjøres ut i samfunnet på tydelig måte.

Sammendrag

Forslag om oppheving av vannscooterforskriften har forankring i Regjeringens Sundvolden-erklæring med ønske om "å fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud. Blant annet gjelder dette forbud mot Segway, vannscooter og proffboksing".

Vi kan støtte forslag om å fjerne unødvendige regler, men mener at forskrift om å regulere bruk av vannscooter ikke er et slikt "unødvendig" regelverk.

Som fremhevet over frykter vi ved bortfall av forskriften at man vil få

- Økt antall og økt bruk av vannscooter i kystsonen med påfølgende
- Økt konfliktnivå i skjærgården
- Høyere ulykkestall
- Mer uakseptabel bruk av vannscooter nær kystlinjen/i skjærgården til skade og fare for fritidsbefolkning og allmenheten generelt
- Økende miljø- og støyforurensning, til skade for folk og dyreliv

Vi kan ikke gi tilslutning til et forslag som etter vår oppfatning medfører så mange negative konsekvenser for folk flest og for samfunnet. Vannscootere er nok kommet for å bli, men krever på grunn av sin egenart en særskilt regulering for bruk. Vi vil derfor støtte en videreføring av gjeldende forskrift, eventuelt en gjennomgang og videreutvikling av hjemmelsverket for ytterligere forbedring og lettere forståelse. Vi tror også at dette er mest i samsvar med folk flest sin rettsoppfatning blant de som oppholder seg eller ferdes i skjærgården.

Denne høringsuttalelse har primært fokusert på adferd i sjø langsmed kysten. Vannscootere anvendes også, om enn i mindre grad, i vassdrag og innsjø. Våre anførsler og begrunnelser vil også gjelde i disse områder.

Med vennlig hilsen



Elisabeth Rise
seksjonsleder



Ole Petter Parnemann
politiinspektør

Vedlegg:

- Høringsuttalelse fra Oslo politidistrikt av 8.3.17
- Høringsuttalelse fra Vest politidistrikt av 10.3.17

Saksbehandler:
Politiinspektør Ole Petter Parnemann
Politidirektoratet - 9113 6610



Vedlegg 1

Politidirektoratet
Postboks 8051 Dep
0031 OSLO

OSLO POLICE DISTRICT

Deres referanse:

Vår referanse:
201700612-3 008

Sted, Dato
Oslo, 08.03.2017

HØRING - FORSLAG OM OPPHEVING AV VANNSCOOTERFORSKRIFTEN

Det vises til oversendelse av forslag om oppheving av vannscooterforskriften (gitt med hjemmel i småbåtloven § 40), og isteden gi adgang til kommunene til å regulere ferdsel til sjøs med vannscootere og andre fartøy.

Begrunnelsen for forslaget er at regjeringen ikke ser noe behov for å skille mellom vannscootere og andre fritidsfartøy. Kommunale regler vil i henhold til høringen sikre et mer ensartet regelverk som er mer brukervennlig og lettere å håndheve, og tilpasset lokale forhold.

Den nåværende forskriften, som avløste det tidligere totalforbudet mot vannscooter, bestemmer at kjøring med vannscooter i et belte på 400 meter fra land, i verneområder og i belter på 400 meter ut fra disse er forbudt. Kjøring i vassdrag og innsjøer under to kvadratkilometer er forbudt. I større innsjøer er det forbud mot kjøring i et belte på 500 meter fra land. Fartsgrensen for transportkjøring i forbudssonene er fem knop.

Forslaget om oppheving er opprinnelig initiert fra Fremskrittspartiet, som besørget det inntatt i samarbeidserklæringen på Sundvollen ("Fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud. Blant annet gjelder dette forbud mot Segway, vannscooter og proffboksing".)

Miljødirektoratet anbefalte likevel i 2015 å videreføre og utvikle den gjeldende lovgivingen. Forslaget om oppheving er mao ikke er resultat av faglige innspill og vurderinger, men et utslag av politiske valg.

Det fremholdes i høringen at oppheving av vannscooterforskriften trolig vil lede til økt trafikk med vannscooter, og at konflikter mellom vannscootere og "andre interessegrupper" vil øke, at det vil bli "visse negative effekter på natur". Videre fremholdes det i høringen at det er grunn til å tro at oppheving av forskriften vil føre til at flere bruker vannscooter, og at dette trolig vil lede til flere ulykker.

Det fremgår av høringsnotatet at regjeringen ikke ser behovet for å forskjellsbehandle vannscootere og andre fritidsfartøy. Dette er et synspunkt som utvilsomt er riktig dersom vannscootere ikke kan sees å være et eget "konsept", men er en (fritids)båt som andre fritidsfartøy. Oslo politidistrikt mener det er i alle fall en grunnleggende forskjell mellom vannscootere og andre fritidsbåter. Mens sistnevnte i stor grad brukes for å forflytte noen eller

Oslo politidistrikt

noe mellom A og B, er vannscootere et leketøy som i større grad er stasjonært – og dermed representerer en betydelig støykilde for andre. Kanskje kan man også tenke seg at vannscootere i stor grad vil befinne seg der hvor det til enhver tid er mange andre.

Oslo – herunder "gamle" Asker og Bærum – politidistrikt, har i mange år hatt en aktiv sjøtjeneste. Fra de ansvarlige for denne tjenesten er det fremholdt at fartspotensialet og manøvreringsevnen til disse farkostene av mange utnyttes fullt ut. Det er et stort farepotensiale ved en del av den kjøringen som politiet observeres. Indre Oslofjord er en trang skjærgård med mange båter og ekstremt mange "myke trafikanter", som mindre seilbåter, seilbrett, roere, padlere, svømmere og selvsagt badende. Det er ikke uvanlig å se vannscootere i 40-70/80 knop (det nærmer seg 150 km/t). Våre sjøledere mener det ikke er grunnlag for å hevde at det er *usikkert* om en opphevelse av forskriften vil føre til flere ulykker. Det er neppe noen *tvil* om at det vil bli slik. Indre Oslofjord er som allerede nevnt en trang skjærgård med mange båter, skip og nyttetraffikk - og ekstremt mange mennesker som deler av året befinner seg i og ved vannet.

De har videre poengtert at en del vannscootere har enorm kraft og manøvrerbarhet, og innbyr i stor grad til lek. De kan ikke sammenlignes med en båt. Når en på vannscooter gasser, hopper og stuper blir det også mye støy, og slitsomt for andre, både til lands og vanns.

Oslo politidistrikt legger til grunn at vannscootere representerer et betydelig farepotensiale for andre, og også som et miljøproblem, og at fare og miljøproblemene vil øke i takt med forekomsten av slike fartøy. Det er imidlertid ikke vår oppfatning at den gjeldende reguleringen har vært god eller enkel sett fra et håndhevingssynspunkt. Forskriftene har vært uklare på mange områder og har medført mye diskusjoner om tvilstilfeller. Det har også vært utfordrende for brukerne av vannscooterne å finne og forstå forskriftene. Antallet straffesaker vedr vannscootere har således vært beskjedent, men sett fra politiets side har regelverket en normdannende effekt uansett, og kan også åpne for at politiet gir advarsler og pålegg.

Kanskje har den største verdien i forskriften vært at den har begrenset kjøpelysten. Oppheving av vannscooterforskriften og overgang til kommunale reguleringer er hilst velkommen av vannscooterbransjen, som en lettelse og utviding av adgangen til å bruke vannscootere. Etter Oslo politidistrikts oppfatning er dette ikke positivt i seg selv, med stadig flere "myke" sjøfarende, og bosetting relativt tett ved vannet.

En oppheving av vannscooterforskriften vil trolig kreve at kommunene skjerper lokalt regelverk som følge av at vannscootere skal anses som andre (mindre) fartøy, og aktivt følger opp behovet for endringer også med andre interessegrupper enn vannscooterførere, for å ivareta sikkerhet og miljøhensyn. Oslo politidistrikt ser at dette uansett vil kunne være positivt, både fordi Norge har en ekstrem variasjon i forhold til geografi, klima og ikke minst befolkning, det gjeldende regelverket har utfordringer på håndhevingssiden, og også fordi kommuner i deler av landet ikke har "hengt med" for så vidt gjelder utviklingen av den mer bærekraftige vannsporten – padling av ulike typer, roing, mindre seilbåter osv. – som strever med å finne trygge plasser å utøve sport og rekreasjon blant nyttetraffikk og andre fartøyer. Men på samme måte som forslaget om oppheving av forskriften var basert på politiske preferanser fremfor faglige råd, kan det jo ikke utelukkes at også kommuner av samme grunner vil avstå fra å treffe reguleringer som vil redusere farene og ulempene ved støyende og meget raske vannscootere – og andre motoriserte raske fritidsfartøy. Det ville i såfall være uheldig sett fra politiets side.

Politidirektoratet viser til at opphevelse av forskriften vil gjøre at politiets plikt til å føre tilsyn og kontroll med disse bestemmelsene bortfaller. Det stilles imidlertid spørsmål om økt bruk av

vannscotere vil få betydning for politiet på annen måte. Sjøtjenesten i Oslo er samstemt om at en økning av antall vannscotere vil kreve mer av politiet på kontroll- og håndhevingsiden.

Med vennlig hilsen

Sveinung Sponheim
visepolitmester

Saksbehandler:

Runa Bunæs

Bård Grønnesby/ Eigil Haugen/



Politidirektoratet
Postboks 8051 Dep.
0031 Oslo

HORDALAND POLICE DISTRICT

Deres referanse:
201605127

Vår referanse:
201301434-3 008

Sted, Dato
Bergen, 10.03.2017

HØRING - FORSLAG OM OPPHEVING AV VANNSCOOTERFORSKRIFTEN

Forslaget om oppheving av vannscooterforskriften har vært sirkulert på høring til samtlige driftsenheter i Vest politidistrikt.

Hovedbegrunnelsen for å oppheve forskriften synes å være at den verken etterleves eller håndheves, og at politiet verken har ressurser eller evne/vilje til å prioritere håndhevelse av regelverket.

Forbudet mot bruk av vannscooter ble opphevet for å sikre at reguleringen var i samsvar med EØS-regelverket. Selv om forbudet langt på veg ble videreført i forskriften, ble endringen av mange oppfattet som om det var fritt fram for bruk av vannscooter, hvilket noen også påstod.

Det kan stilles spørsmål ved om innholdet i forskriften og Riksadvokatens håndhevingsdirektiv av 15.01.2013 ble godt nok kommunisert og fulgt opp. Vi har varierende tilbakemeldinger i Vest politidistrikt. Noen rapporterer at man i sommerhalvåret daglig kan observere åpenbare brudd på forskriften, og at det særlig knytter seg til fart og avstand til land, mens andre rapporterer at de ikke har registrert ulovlig aktivitet knyttet til bruk av vannscooter, eller opplever dette som noe problem. Andre igjen rapporterer at de verken har ressurser eller muligheter for å kontrollere og håndheve brudd på forskriften, og at forbudet bør oppheves av den grunn.

Til tross for rapporter om omfattende [ulovlig] bruk, er det bare registrert 12 anmeldelser knyttet til bruk av vannscooter i hele Vest politidistrikt etter av forskriften ble innført (fra 2013). 4 av disse sakene er henlagt, mens 8 saker har positiv påtaleavgjørelse. Det kan se ut som sakene med positiv påtaleavgjørelse i hovedsak er resultat av 2 konkrete kontroller med noen dagers mellomrom rettet mot ulovlig kjøring innenfor 400-metersbeltet sommeren 2016 (En i Odda/Sør fjorden og en ved Bratholmen i Fjell og Sund).

De registrerte sakene gir for beskjedent tallmateriale til å kunne trekke bestemte konklusjoner, men gir likevel en indikasjon om at påstander om at det skjer omfattende brudd på regelverket, uten at dette er fulgt opp med kontroll og håndhevelse fra politiets side, kan være riktige.

Hordaland politidistrikt

Hordaland politidistrikt
Post: Postboks 285 Sentrum, 5804 BERGEN
Besøk: Allehelgensgate 6

Tlf: 55 55 63 00
Faks: 55 55 65 50
E-post:
post.hordaland@politiet.no

Org. nr.: 983998461
Giro:
www.politi.no

Skal begrensningene i adgangen til bruk av vannscooter opprettholdes, er det påkrevd med bedre formidling av hvilke regler som gjelder, og at politiet for en periode setter økt fokus på å håndheve regelverket.

Med hilsen

Per Johan Askevold

Politiadvokat

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

Saksbehandler:

Per Johan Askevold

Politiadvokat

Telefon: 55556300