

Oslo, 23.3.2017

## Klima- og miljødepartementet (KLD)

### Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften – Høringsuttalelse

Norsk Friluftsliv viser til deres brev av 22.12.2016 angående høring av forslag om å oppheve vannscooterforskriften (deres ref 16/1904).

Norsk Friluftsliv representerer de 16 største frivillige friluftslivsorganisasjonene i Norge med til sammen rundt 950.000 medlemskap og rundt 5.000 lokale lag og foreninger. En av hovedoppgavene for Norsk Friluftsliv er å ivareta allemannsretten og det enkle og naturvennlige friluftslivets vilkår i Norge, herunder lover og regler som berører natur- og friluftslivsinteresser. Regelverket for bruk av vannscooter er av sentral betydning for natur- og friluftslivet på og ved sjøen og i og ved vann og vassdrag.

Norsk Friluftsliv er særedels skuffet over regjeringen som i ord skal omstille Norge gjennom det grønne skifte, men som i all praksis gjør det motsatte ved blant annet å motorisere bruken av norsk natur.

**Norsk Friluftsliv går sterkt imot regjeringens forslag om å oppheve vannscooterforskriften og på den måten likestille vannscooter med andre fritidsbåter. En oppheving av denne forskriften vil føre til høyere fart og mer støy nærmere land. Konsekvensen av likestillingen vil øke konfliktene mellom ulike brukergrupper og være svært negativt for natur og friluftsliv. Det er heller ikke noe ønske fra kommunene om å oppheve denne forskriften.**

Hvis regjeringen likevel, mot faglige råd fra blant annet Miljødirektoratet, kommunens ønsker og en rekke organisasjoners motstand, vil oppheve vannscooterforskriften, er det en rekke forutsetninger Norsk Friluftsliv mener må være på plass før det kan gjennomføres.

#### Bakgrunn

Regjeringen ser ikke behovet for å forskjellsbehandle vannscootere og andre fritidsbåter. De foreslår derfor å oppheve gjeldende forskrift fra 2013 som regulerer bruken av vannscooter, slik at vannscooter blir likestilt med andre fritidsbåter. Dette forslaget vil også innebære at kommunene gis ansvar for å regulere bruken av vannscooter i sammenheng med regulering av andre fartøy for å sikre at lokale natur- og friluftslivsinteresser blir ivaretatt. Høringsnotatet gir en redegjørelse for hvordan kommunene kan bruke ulike bestemmelser for å ivareta natur- og friluftslivsinteressene gjennom havne- og farvannsloven og motorferdselloven.

## Kommentarer til forslaget og høringsnotatet

### ***Økte konflikter og manglende forutsetninger***

Norsk Friluftsliv mener det allerede i dag er et høyt konfliktnivå mange steder mellom motorbåter/vannscootere og myke trafikanter på sjøen, og det finnes en rekke eksempler på ulykker og farlige situasjoner. Presset på naturen, og da særlig sjøfuglebestandene langs kysten, er også stort. En oppheving av vannscooterforskriften vil forsterke dette ytterligere.

Dette framgår til en viss grad også av høringsnotatet der departementet skriver: *«Det er grunn til å tro at en slik liberalisering vil føre til økt vannscootertrafikk. Dette vil sannsynligvis øke potensialet for konflikter mellom vannscootere og andre interessegrupper slik som hyttefolk og fastboende, båtfolk og andre utøvere av friluftsliv. Økt bruk av vannscooter antas også å kunne medføre visse negative effekter på natur.»*

Dette bygger på Vista-rapporten som har evaluert gjeldende regelverk for vannscooter. Vi mener imidlertid at Vista-rapporten er mye tydeligere på de negative konsekvensene enn det departementet gir uttrykk, særlig for naturmiljøet. I rapporten står det blant annet: *«Studier fra andre land viser at slike farkoster kan ha til dels betydelig effekt, særlig gjennom forstyrrelser av fugl og pattedyr (som sel), men også gjennom andre effekter på naturmiljøet; bl.a. turbulens i vannet vannkvalitet, erosjon av strandlinje, og innvirkning på akvatiske planter og fisk. For fugl vil brå og uforutsigbare retningsendringer sannsynligvis forstyrre mer enn støyen, men det er mulig at kombinasjonen plutselige retningsendringer og endringer i støybildet kan forsterke effekten.»*

Om friluftsliv står det blant annet: *«Mye tyder på at det særlig er motsetning mellom friluftsgupper som søker en forholdsvis rolig og lavteknologisk opplevelse av å være ute i naturen og vannscooterbruk. Myke trafikanter på sjøen, som padlere, melder også at vannscootere til tider oppleves som en risiko.»*

Norsk Friluftsliv mener at svaret på dette ikke kan være å liberalisere bruken av vannscooter.

Norsk Friluftsliv tok initiativet til et nasjonalt opprop mot endringer av gjeldende regelverk for bruk av vannscooter. Dette fikk støtte av 17 organisasjoner som representerer en stor bredde av interesser. Hvis regjeringen likevel vil oppheve vannscooterforskriften, står organisasjonene bak oppropet samlet om åtte kravpunkter som må være ivaretatt før forskriften kan oppheves:

1. Obligatorisk registrering og tydelig merking av båter, herunder vannscooter.
2. Økte ressurser til kontroll og oppsyn for håndhevelse av lovverket.
3. Det må utarbeides en statlig planretningslinje for å ivareta allmenne interesser og unngå konflikter mellom brukergrupper og med dyre- og fuglelivet på sjøen.
4. Strengere krav til restriksjoner som ivaretar dyre- og fuglelivet.

5. Økte ressurser til holdningsskapende arbeid.
6. For fritidsbåter, herunder vannscooter, med toppfart på over 35 knop, innføres en obligatorisk høyhastighetsopplæring som skal innbefatte kunnskap om natur- og miljø ved sjøen.
7. Det må settes nasjonale fartsbegrensninger til båttrafikken, herunder vannscooterkjøringen.
8. Innføre støybegrensninger på vannscootere for å redusere import av de mest støyende modellene.

### ***Lokalt ansvar og kommunenes mening***

Norsk naturforvaltning er preget av sektorisering og lite helhetlig tankegang og planlegging over større områder. Dette forsterkes ytterligere ved at flere og flere beslutninger flyttes nedover til kommunene, herunder regulering av vannscooter. I høringsnotatet legges det til grunn at kommunene gjennom sine lokalkunnskaper vil ivareta natur- og friluftslivsinteressene gjennom lokale forskrifter.

Norsk Friluftsliv mener regjeringen gjennom dette overlater til den enkelte kommune å ivareta nasjonale interesser, noe vi mener er oppgaven til nasjonale myndigheter. I tillegg er vi sterkt tvilende til at kommuner, med begrensede ressurser og kapasitet, vil prioritere å bruke tid og krefter på å utarbeide slike lokale forskrifter.

Norsk Friluftsliv har gjennomført en undersøkelse blant norske kommuner om holdningen til vannscooter. Av de 70 kommunene som har tatt stilling til spørsmålet om vannscooter, ønsker 75 % enten å beholde dagens regelverk eller totalforby vannscooter. De øvrige 25 % ønsker å likestille vannscooter med annen fritidsbåt. Undersøkelsen viser også at 80 % av de som har tatt stilling er mot å tillate vannscooter i nasjonalparker eller verneområder.

På grunn av restriksjoner på bruken har antall vannscootere holdt seg relativt lavt. Det er stor grunn til å forvente at antall vannscootere vil øke kraftig ved en oppheving av vannscooterforskriften. Dette vil helt klart også øke konfliktnivået mellom vannscootere og myke trafikanter på sjøen. Av de 20 kommunene i vår undersøkelse som sier de opplever konflikter mellom vannscooter og myke trafikanter på sjøen med dagens regelverk, sier 90 % at de enten vil beholde dagens regelverk eller totalforby vannscooter. Dette mener Norsk Friluftsliv tydelig viser hva vi kan forvente oss av konflikter ved en opphevelse av gjeldende forskrift.

### ***Forenkling av regelverket?***

Regjeringen ser ikke behov for å forskjellsbehandle vannscooter og andre fritidsbåter. Den mener opphevelse av vannscooterforskriften vil sikre et mer ensartet regelverk som er mer brukervennlig og lettere å håndheve.

Norsk Friluftsliv mener en slik oppheving av vannscooterforskriften ikke vil gi et mer ensartet regelverk, men heller tvert imot. Det finnes i dag allerede rundt 150 lokale forskrifter som regulerer trafikken på sjøen på ulike måter (forskjellige hastigheter, avstand fra land, tid på året m.m.). En opphevelse av vannscooterforskriften vil øke behovet for lokale forskrifter ytterligere, noe som vil forsterke et allerede uoversiktlig regelverk. Dette kommer også fram i Vista-rapporten der det blant annet står:  
*«Vannscooterbrukere vi har vært i kontakt med vurderer at regelverket er lett tilgjengelig via internett, men at det er vanskelig å finne fram til de kommunale fartsbestemmelsene».*

Lokal forvaltning av vannscooter vil derfor ikke føre til et enklere lovverk slik regjeringen hevder i høringsbrevet, men heller tvert imot. Dette er utvikling som ikke kan være i noens interesse.

### ***Lov om fritids- og småbåter (Småbåtloven)***

Vannscooterforskriften er hjemlet i småbåtlovens § 40 tredje ledd. I lovens § 40 fjerde ledd gis departementet, som har delegert dette til kommunene, hjemmel til å fastsette egne forskrifter som forbyr eller begrenser bruken av vannscooter i andre områder enn det som er nevnt i tredje ledd første punktum.

Norsk Friluftsliv finner det oppsiktsvekkende og forunderlig at departementet i høringsbrevet ikke har redegjort for forholdet mellom lovens § 40 tredje ledd og fjerde ledd, samt konsekvensene for lokalt fastsatte forskrifter etter § 40 fjerde ledd ved en opphevelse av den sentrale vannscooterforskriften. Dette mener vi er en klar mangel ved høringsbrevet.

Etter det Norsk Friluftsliv kjenner til er det fastsatt flere lokale forskrifter som regulerer vannscooter. Vi forutsetter at disse forskriftene også vil gjelde etter at vannscooterforskriften eventuelt er opphevet og at kommunene med hjemmel i § 40 fjerde ledd fortsatt kan fastsette egne forskrifter.

### ***Havne- og farvannsloven***

I høringsbrevet gis det en lengre redegjørelse for hvordan kommunene kan bruke havne- og farvannsloven til å regulere bruken av vannscooter i sin kommune.

Kommunen kan med hjemmel i denne loven gi lokale fartsforskrifter i havner og farvann, samt elver og innsjøer uansett om de er farbare med fartøy fra sjøen eller ikke. Det er imidlertid ikke mulig å gi forskrift om fartsbegrensning som gjelder bare en fartøytype, som for eksempel vannscooter.

I følge lovens § 14 gis det hjemmel til å regulere orden og bruk av farvannet gjennom en ordensforskrift. Norsk Friluftsliv forstår høringsbrevet slik at kommunene gjennom denne forskriften kan forby vannscooter i hele kommunen hvis de ønsker dette. Hvis kommunens skal fastsette en slik ordensforskrift må de følge en obligatorisk mal som følger som vedlegg til ordensforskriften. Denne forskriften inneholder i dag ingen egen bestemmelse for å regulere bruken av fritidsfartøy. Regjeringen foreslår derfor å tilføye en slik bestemmelse om fritidsfartøy i vedlegget til forskriften, noe Norsk Friluftsliv støtter.

Norsk Friluftsliv finner imidlertid redegjørelsen for hvordan kommunene kan bruke havne- og farvannsloven for å regulere vannscooterbruk og andre fritidsbåter vanskelig å forstå. Vi forutsetter derfor at dette gjøres lettere tilgjengelig for kommunene med en klar oppskrift på hvordan dette gjøres.

### ***Grunnlovens § 112 og naturmangfoldlovens §§ 8-12***

I motsetning til da regjeringen sendte endringer av motorferdselloven for å tillat snøscooter til fornøyleskjøring, omtaler i alle fall høringsnotatet grunnlovens § 112 og naturmangfoldlovens § 8-12.

Norsk Friluftsliv stiller seg imidlertid sterkt undrende til måten dette er håndtert på. Vi mener det påhviler myndigheten som gjør et vedtak som påvirker naturgrunnlaget å utrede virkningene av vedtaket og ikke overlate det til andre slik departementet gjør i denne saken. I høringsnotatet skriver departementet: *«Det vil imidlertid påhvile kommunene plikt til å vurdere den samlede belastning lokalt, slik at det ikke oppstår risiko for slik skade, jf. naturmangfoldloven § 10 (samlet belastning) og § 12 (miljøforsvarlig lokalisering). Tilsvarende vil kommunene i tråd med Grunnloven § 112 og med dette forslaget få plikt til å lokalt iverksette tiltak som ivaretar befolkningens rett til "et miljø som sikrer helsen".»*

I snøscootersaken hevdet regjeringen at det var kommunen som har ansvaret for å vurdere virkningene hvis de ønsker å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring i tråd med nye regler i sin kommune. I vannscootersaken er det regjeringen som ved å oppheve vannscooterforskriften vil tillate vannscooter overalt, men også her er det kommunen som må vurdere konsekvensene, og eventuelt sette inn tiltak. Etter vår vurdering fraskriver regjeringen seg på denne måten ansvaret for vurderingene av sitt eget vedtak.

### ***Åtte gode grunner til å si nei til mer vannscooter***

I forlengelsen av oppropet mot vannscooter som det er referert til tidligere i dette brevet, ble det utarbeidet en felles kronikk. I denne kronikken er det satt opp åtte punkter som utfyller oppropet og det vi har skrevet ovenfor:

1. *Fortrenger de myke trafikantene*

Det er allerede et høyt konfliktnivå på sjøen på grunn av høy fart og mye støy. Regjeringens forslag vil øke konflikten ytterligere. Vi frykter at den økte motortrafikken som vannscooterne medfører nær land, vil fortrenge myke trafikanter som padlere, badende, roere, seilere og dykkere/fridykkere - og redusere rekreasjonsverdien for turgåere, hyttefolk, turister og alle de som oppholder seg ved kysten vår, på innsjøer og ved vassdrag.

2. *Trussel mot dyre- og fuglelivet*

Vår kyst har et rikt fugle- og dyreliv, med viktige hekke- og yngleplasser. Forskning viser at vannscooterkjøring virker negativt på dyrelivet gjennom støy og bevegelse. Når vi vet at hver tredje fugleart står på rødlista, som betyr at de kan forsvinne fra

Norge, representerer vannscooterne en ny belastning for sårbare og utsatte sjøfuglbestander.

3. *Øker risikoen for ulykker*

Fjernes vannscooterregelverket, blir vannscooterne raske og ofte uforutsigbare kjøremønster en økende sikkerhetsrisiko for ikke-motoriserte aktiviteter i sjø og innsjøer. Aktiviteter som padling i kano og kajakk øker stadig i popularitet, og er et verdifullt tilskudd til helsefremmende aktiviteter. Økt risiko for ulykker burde derfor alene være grunn god nok til å beholde dagens regelverk.

4. *På tvers av faglige anbefalinger*

En evaluering fra Vista Analyse i 2014 konkluderer med at vannscooterkjøring kan ha vesentlige negative innvirkninger på friluftsopplevelsen til andre grupper. Dagens vannscooterfrie sone langs land spiller derfor en viktig rolle for å minske konflikter og motsetninger mellom brukergrupper. Rapporten konkluderer med at dagens regelverk ivaretar hensynet til natur og friluftslivsinteresser.

5. *Trenger håndheving av regelverket – ikke fjerning*

Vannscootere har bare vært tillatt i Norge i tre år, og ulovlig kjøring har allerede blitt et stort problem. Derfor trenger vi en bedre håndheving av reglene. Løsningen er ikke å ta dem bort - det bør heller settes i verk tiltak som begrenser de negative konsekvensene av vannscooterkjøring. Av hensyn til sikkerhet og håndheving må det også innføres registreringsplikt til sjøs (også for vannscooter), slik at det blir enklere å identifisere førere.

6. *Norskekysten er uoversiktlig*

Den norske kystlinjen er uoversiktlig, full av trange sund, holmer og skjær. Store deler av vår kyst passer derfor dårlig for lek med vannscooter. Begrenset oversikt gir økt fare for påkjørsler ved vannscooterkjøring og faren øker dersom vannscootere får operere nært land, slik regjeringens forslag vil innebære.

7. *Går på bekostning av reiselivet i Norge*

Norge opplever en sterk vekst innenfor naturbasert reiseliv og aktive opplevelser, i hovedsak ikke-motoriserte aktiviteter. Vi frykter at en økning i vannscooterkjøring vil gjøre det mindre attraktivt å oppsøke Norge for friluftslivsopplevelser langs kysten. Det vil bidra til å svekke den unike merkevaren Norge og det norske reiselivsproduktet.

8. *Regjeringen går imot egne argumenter*

Dersom forslaget vedtas, går regjeringen på tvers av sin egen stortingsmelding om friluftsliv. Her påpeker regjeringen nettopp at motorisert ferdsel som vannscooterkjøring utgjør en sikkerhetsrisiko for de som padler, seiler, ror eller bader. Svaret på denne utviklingen kan ikke være å åpne flere områder for mer støy og høy hastighet nær land.



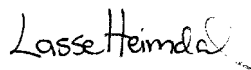
### **Konklusjon**

Med bakgrunn i det vi skriver ovenfor ber Norsk Friluftsliv regjeringen om ikke å oppheve forskriften som regulerer bruken av vannscooter.

Hvis regjeringen likevel gjør alvor av å oppheve forskriften, forutsetter Norsk Friluftsliv det må iverksettes en rekke tiltak før dette kan gjøres, jf de åtte kravpunktene fra oppropet gjengitt ovenfor. Norsk Friluftsliv forutsetter også at kommunene gjennom forskrift kan regulere bruken av vannscooter etter havne- og farvannsloven og småbåtloven.

**Med vennlig hilsen**

**Norsk Friluftsliv**



**Lasse Heimdal**  
generalsekretær



**Hans Erik Lerkelund**  
fagsjef naturforvaltning