

Hørings svar – forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Powersport AS (heretter PS) støtter Klima- og miljødepartementet (KMD) sitt forslag om å oppheve vannscooterforskriften.

Som en ledende leverandør av vannscootere, får vi jevnlig tilbakemeldinger fra vannscootermiljøene landet rundt. **PS** har derfor opparbeidet seg god kunnskap når det gjelder hvordan regelverket oppfattes rundt omkring, og hvordan forholdet mellom vannscooterførere og andre brukere av kyststrøkene har utviklet seg over tid. Vi bruker mye tid på holdningsskaping, og opplever at våre kunder er meget bevisste på å vise hensyn når de kjører.

Merknader til høringsbrevet

Vi i **PS** er glade for at KMD følger opp regjeringens politiske plattform (Sundvolden-plattformen), hvor det er uttrykt at regjeringen vil fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud, herunder forbud mot vannscooter. Vi er i hovedsak positive til det som fremkommer i høringsbrevet, men har noen bemerkninger til enkelte punkter i høringsbrevet.

Å få en slutt på den vilkårlige forskjellsbehandlingen mellom vannscootere og andre fritidsfartøyer er på høy tid. Forskjellsbehandlingen er en følge av utdaterte holdninger, og vi opplever at skeptikerne forholder seg til utdatert informasjon. I følge informasjon vi får fra våre kunder, media og andre, får stadig flere mennesker, fra alle aldre og samfunnslag, øynene opp for vannscooterkjøring som fritidsaktivitet. Som vannscooterentusiaster ønsker vi å bidra til best mulig informasjon og opplæring, til mennesker som driver med denne givende hobbyen.

Høringsnotatet fokuserer etter vår mening i overkant mye på støy fra vannscootere. Det står i tillegg at det er sikkerhetsmessige utfordringer forbundet med vannscooterkjøring. Dette har vært et fokusområde også i tidligere høringer om samme tema. Vi anser det derfor nødvendig å minne om den betydelige teknologiske utviklingen som har vært på vannscooterfronten de siste årene. Det vises her til rapporten «Evaluering av regelverket for bruk av vannscooter», foretatt av Vista Analyse på oppdrag for Miljødirektoratet i 2014. Her står på side 9:

«Det har vært en betydelig teknologisk utvikling knyttet til sikkerhet- og støyproblematikk de siste tjue årene som har gitt utslag i forbedringer på begge fronter. Støymålinger viser at nye vannscootere har en lavere desibelfrekvens enn andre motoriserte fartøy til sjøs. Den elektroniske bremsen gjør at en vannscooter i høy fart kan stoppe raskt på kort varsel (fra 50 knop til ned i null på 10-15 meter). Nye

vannscotere har tre stjerner på miljøutslipp (dvs. "ultra low emissions" på skalaen til California Environmental Protection Agency) og beskrives av produsentene som et miljøvennlig alternativ når det gjelder korte avstander nyttekjøring sammenliknet med en stor og/eller gammel båt».

Når det gjelder de sikkerhetsmessige sidene, fører dagens regelverk til at sikkerheten for brukerne av vannscotere er dårligere enn for andre, ved at de forvises til områder lenger fra land. Vi viser i den forbindelse til Sjøfartsdirektoratets uttalelse i sin tilrådning av 2. mars 2015, som er inntatt i høringsbrevets punkt 1 siste avsnitt. Her fremgår at:

«[Når] hovedbruken av vannscoter må skje minst 400 meter fra land, vil det flere steder bety at lovlig bruk bare kan skje i områder med bølgehøyde som overgår det fartøyet er konstruert for. Videre uttrykker Sjøfartsdirektoratet bekymring for fartsbegrensningen på 5 knop for vannscotere ved transportkjøring i forbudssonen. Direktoratet mener at det fort vil kunne oppstå farlige situasjoner for både vannscoterføreren og annen trafikk hvis en vannscoter må holde lavere fart i en farled enn det som gjelder øvrig trafikk».

PS synes det ensidig negative fokuset på vannscoterkjøring og vannscoterførere er ubegrunnet. Vi oppfatter at det ligger en konsekvent negativ undertone i en del av omtalen av vannscotere i høringsnotatet, og at det settes opp et kunstig «fiendebilde» mellom vannscoterfører og øvrige brukere av kystområdene i Norge.

Vi oppfatter ikke vannscoterkjøring i som en aktivitet som går på bekostning av andres bruk av kystområdene våre. Tvert imot oppfatter vi at vannsports- og fritidsmiljøene i Norge går godt overens, enten det er tale om svømming, turgåing, fiske, båtkjøring eller vannscoterkjøring, og det er ofte de samme personene som utøver de forskjellige fritidsaktivitetene. Vi synes derfor det er feil når vannscoterførere fremstilles som en hensynsløs gruppe, hvor det nærmest påstås at alle er ute etter å bråke mest mulig og monopolisere bruken av Norges kyststrøk.

Det er den enkelte kommune som kjenner de lokale forholdene i kommunen best. Vi stiller oss derfor i utgangspunktet positive til at den foreslåtte regelendringen vil gi kommunen muligheten til å utvikle lokalt tilpassede løsninger.

Vi mener, i likhet med KMD, at det er viktig at kommunene benytter sine reguleringsmuligheter på en hensiktsmessig måte, slik at forskjellsbehandlingen av vannscoterførere ikke i praksis fortsettes på det lokale plan.

Som Vista Analyse sin rapport viser, er ikke f.eks. egne fartsgrenser for vannscotere hensiktsmessig, men vil tvert imot kunne øke ulykkespotensialet når vannscotere skal samhandle med andre fartøyer. Her mener **PS** derfor det er ekstra viktig at staten er sitt ansvar bevisst, og sørger for god informasjon til landets kommuner. Det er viktig at kommunene får informasjon om at lokale forskrifter, blant annet de fastsatt med hjemmel i den sentrale fartsforskriften, må gjelde alle fartøyer og ikke kan forskjellsbehandle vannscotere.

Dersom kommunene skulle fastsette egne regler for vannscootere, som da kun vil gjelde i en enkelt kommune, vil dette gjøre det uoversiktlig og vanskelig for brukerne å forholde seg til regelverket. Som det står på side 81 i Vista Analyse sin rapport, er ikke forbudssoner skiltet i terrenget. Ulike lokale varianter av reglene for vannscooterbruk fører til en unødvendig usikkerhet. Dette er i strid med et av de mest sentrale formålene med å oppheve vannscooterforskriften slik dette fremgår fra høringsbrevet, nemlig å gjøre regelverket «mer brukervennlig, samt lettere å håndheve».

En løsning hvor man visstnok skal kunne få inn vannscooterregelverk på GPS og digitale kart, som tidligere har vært foreslått av enkelte, fungerer dårlig i praksis. Det gir lite mening om en vannscooterfører konstant skal måtte følge med på GPSen, mens andre sjøfarende står helt fritt til å ferdes som de vil.

PS slutter seg derfor til KMDs uttalelser i høringsbrevet, om at det ikke er anledning til å forskjellsbehandle vannscootere ved fastsetting av lokale reguleringer.