

Halden kommune
Postboks 150
1751 Halden

Sendes per e-post til postmottak@halden.kommune.no

Ansvarlig advokat:
Arve Lønnum

Oslo, 11.07.2018

Høringsuttalelse – Midlertidig forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Halden kommune, (Østfold)

Vi viser til Halden kommunes høring av 29.6.2018, med forslag til lokal forskrift som forbyr vannscootere innenfor et 400-meters belte fra land i kommunens farvann. Høringsfristen er satt til 17.7.2018. På bakgrunn av egne erfaringer og kontakt med mange enkeltbrukere og forbund, og på vegne av BRP Norway AS, sender vi inn høringssvar i saken.

Kystverket la den 27.06.2018 ut en ny presisering om vannscootere på <http://kystverket.no/Nyheter/2018/juni/presisering-om-vannscooter/>. Vi forutsetter at kommunen setter seg inn i dette, i tillegg til all tidligere informasjon myndighetene har lagt ut om dette temaet.

Dersom Halden kommune gjennomgår denne informasjonen fra Kystverket, vil kommunen raskt se at en forskrift med det innholdet som Halden kommune har foreslått vil være ugyldig. Denne ugyldigheten vil skyldes både rettsanvendelsen og saksbehandlingsfeil. Et ugyldig vedtak som pålegger borgerne plikter, regnes som såkalte nulliteter. Det vil si at man som borger kan opptre som om vedtakene ikke fantes, og man kan ikke straffes for å ha overtrådt nulliteter.

1. Høringsfristen

Høringsfristen Halden kommune har fastsatt er altfor kort, og det er ikke mulig å se hva som taler for slikt hastverk. Hele prosessen bærer preg av at kommunen har tatt et forhåndsstandpunkt, som vi frykter gjør hele denne høringsprosessen lite reell.

Etter forvaltningsloven § 37, skal forvaltningsorganet «påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes». Dette inkluderer et krav om å la de som berøres av en forskrift uttale seg, jf. andre ledd. Etter fvl. § 37 tredje ledd kan forvaltningsorganet «*sette frist for å gi uttalelse*».

Hva som ligger i kravene etter fvl. § 37, er nærmere kommentert i Justis- og beredskapsdepartementets veileder «Forskriftsarbeid for kommuner» fra 30.1.2002. I veilederen står om høringsfrist at:

*«Høringsfristens lengde avhenger av hvor komplisert eller viktig saken er. Etter utredningsinstruksen (som er fastsatt ved kgl. res. 18. februar 2000 og gjelder for vedtakelse av forskrifter i staten) skal høringsfristen som **utgangspunkt være tre måneder**. Kommunene **kan normalt sette fristen til to måneder** for kommunale forskrifter. Fristen kan være **noe kortere** hvis saken haster»* (vår utheving).

Kommunen har lagt ut høringen med en høringsfrist på kun 2 uker.

Å forby vannscootere innenfor et 400-meters belte fra land i kommunens farvann, er et inngripende og omfattende tiltak, som vil være viktig for dem det angår. Her skulle høringsfristen derfor allerede av den grunn vært minst to måneder. Om det skulle være behov for kortere høringsfrist, burde denne likevel vært minimum seks uker for et så omfattende vedtak som dette.

Begrunnelsen Halden kommune har gitt for å sette høringsfristen til to uker, er:

«Halden kommune har vært usikre på behovet for regulering, men ser for sesongen 2018 at bruken har blitt et økende problem. Kommunen ønsker dermed å begrense bruken av vannscootere allerede for sesongen 2018, og sender derfor på høring en midlertidig forskrift slik at kommunen kan ha en hurtigere og forenklet høringsprosess».

Å sette fristen til bare to uker er vesentlig kortere enn normalt. En så kort høringsfrist stiller krav om at saken er godt utredet. I dette tilfellet er imidlertid saksfremstillingen fullstendig blottet for de fakta og konkrete vurderinger som må foreligge før vedtak av denne typen fattes.

Det er naturligvis ikke slik at en kommune kan fravike lovpålagte saksbehandlingsregler fordi en forskrift er midlertidig. Både saksbehandlingen og de rettsanvendelsen må være i tråd med forvaltningsloven, havne- og farvannsloven og forvaltningskikk.

Uavhengig av om kommunen selv skulle mene at saken er godt utredet, er det kun dersom «saken haster» høringsfristen kan settes kortere. Og selv da, kan fristen etter veilederen kun settes «noe kortere». Her ønsker Halden kommune imidlertid å sette høringsfristen til kun 2 uker, altså redusere høringsfristen med $\frac{3}{4}$ sammenlignet med den ordinære fristen i forskriftssaker. Dette kan ikke anses å være forsvarlig saksbehandling etter fvl. § 37. En så kort høringsfrist vil gjøre det vanskelig for aktuelle interessenter å uttale seg, som klart vil kunne medføre at saken ikke blir tilstrekkelig utredet. Dette vil igjen kunne virke bestemmende på forskriftens innhold, hvilket vil medføre ugyldighet etter fvl. § 41.

I dette tilfellet er høringsfristen kort for å få behandlet saken før sommeren. Å ikke få behandlet saken før sommeren, vil imidlertid ikke ha andre konsekvenser enn at vannscootere vil kunne

benyttes i kommunens farvann som i resten av landet, på lik linje med andre fartøy, hvilket var hele hensikten med den forskriftsendring regjeringen nylig gjennomførte etter lang tids offentlig høring. Et ønske om å skulle forby vannscooterkjøring innenfor 400 meter fra land, er ikke et spesielt forhold som nødvendiggjør en så kort høringsfrist som 2 uker.

Saken og hastverket er ikke drevet frem av konkrete omstendigheter i kommunen. Snarere er kjernen at flere kommuner inngår en slags allianse med et korstog mot regjeringens politikk og forskriftsgivning fordi de er uenige med regjeringen. Forskriftshjemlene i kommunene er imidlertid ingen sikkerhetsventil for kommuner som er mot regjeringen. Lokale forskrifter skal alltid være forankret i lokale overveininger, og de hjemmelslover som har vært aktuelle om vannscooter, er tydelige om at det må være gode utredninger, lokale, konkrete hensyn til særlig sikker ferdsel på konkrete plasser og en balansert interesseavveining.

Det kommunen her gjør, er ikke å bruke det lokale sjølstyret, eller sin lokale kunnskap om kommunen og farvannene. De forsøker derimot å bruke en lov til å gi forskrifter som er identiske med riksdekkende forskrifter med hjemmel i en annen lov - forskrifter som regjeringen har opphevet fordi de av mange grunner ikke er ønskelige. Dette fremgår direkte fra høringsnotatet, hvor kommunen skriver:

«Denne midlertidige reguleringen er en videreføring av begrensningen av bruken slik den var etter den opphevede vannscooterforskriften».

Det er ikke kommunens oppgave å være lovgiver på denne måten.

Det er også vanskelig å forstå hvorfor Halden kommune i det hele tatt mener at de, for enhver pris, trenger å få på plass et forbud før sommeren. Slik saken står nå er det åpenbart at kommunen ikke engang er villige til å utrede vannscooterbruken skikkelig, men at de utelukkende vil forby vannscootere basert på antagelser.

Høringsfristen må etter dette utvides til 2 måneder, eller i alle tilfeller, dersom det begrunnes særskilt, seks uker. Om forskriften vedtas etter nåværende høringslengde, må den anses ugyldig etter fvl. § 41, jf. § 37.

2. Det konkrete saksfremlegget

Kravene til kommunens saksbehandling beskrives på en god måte av Kystverket i den siste presiseringen av 27.06.2018:

*«At Kystverket skal legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyre ved vurdering eller prøving av det frie skjønn – herunder gjennom å utvise varsomhet med å «overprøve» kommunens konkrete vurdering av lokalt reguleringsbehov og antatt reguleringseffekt – **innebærer altså ikke at kommunen står fritt til å forby eller regulere bruk av vannscooter.** I tillegg til å måtte forankre slike forbud ut fra **hensyn til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv**, må*

*kommunen også se til at forskriftsprosessen tilfredsstiller visse generelle krav til kommunal saksbehandling. **Som eksempel på slike saksbehandlingsregler kan vi nevne kommunens plikt til å sørge for et godt nok beslutningsgrunnlag**, og at kommunale avgjørelser ikke skal bygge på utenforliggende hensyn eller usaklig forskjellsbehandling» (vår utheving).*

Som nevnt over gjelder disse kravene **selvfølgelig** uansett om en forskrift er midlertidig eller ikke. Halden kommunens saksfremlegg oppfyller overhodet ikke de påkrevde kravene til saksbehandling som fremgår fra forvaltningsloven, havne- og farvannsloven eller forvaltningsskikk.

Begrunnelsen Halden kommune gir for å skulle forby vannscooter i et belte på 400 meter ut fra land, er meget knapp, og vi kan derfor sitere den i sin helhet uten at det opptar mye plass. Det nærmeste man kommer en form for utredning av behovet, står på side 2 i høringsnotatet. Her står:

«Det har blitt jobbet med å lage en felles regulering av bruk av vannscooter i Østfoldkommunene. Halden kommune har frem til nå ikke vært svært delaktig i dette arbeidet ettersom størstedelen av Halden kommunes farvann omfattes av hoved- og biled og faller dermed utenfor kommunens jurisdiksjonsområde. Kommunen ser imidlertid for sesongen 2018 at bruken har blitt et økende problem og ønsker dermed å begrense bruken av vannscootere allerede for sesongen 2018 så godt det lar seg gjøre».

Halden kommune har således ikke utredet eller avveiet noe som helst om sin kommune, sine farvann, sine havner, sine trange sund med mye trafikk osv. som er temaene i den hjemmelslov som nå brukes. Det er ikke sagt noe om de lokale hensynene til miljø, trygg ferdsel osv.

Kommunen har vært antatt å være best egnet til å vurdere det konkrete behovet for, og følgene av, regulering i de enkelte deler av kommunens farvann der det er helt nødvendig med lokal kunnskap for å gi forholdsmessige og formålmessige regler (formål i hovedsak sikkerhet).

Havne – og farvannsloven stiler opp vilkår for hva det kan gis regler om. Halden kommune har imidlertid hoppet helt over dette og ikke foretatt en eneste konkret vurdering knyttet til området de ønsker å forby vannscooter i, nærmere bestemt hva som kan begrunne begrensninger på fritidsfartøy i akkurat dette sundet, denne viken osv.

I Vista Analyse sin rapport fra 2014¹ fremgår ikke en gang på landsplan noen saklig dokumentasjon for å ha forskjellige fartsgrenser for vannscootere og andre fartøyer. Snarere

¹ https://vista-analyse.no/site/assets/files/5710/va-rapport_2014-49_evaluering_regelverk_for_vannscooter.pdf

vert imot sier Vista Analyse at denne kombinasjonen av høy fart for noen, og lav fart for de minste fartøyene, er farlig.

Dette er bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet i sin veiledning² spesifikt skriver at det ikke er lov å gi egne fartsregler kun for vannscootere:

*«En lokal fartsforskrift vil gjelde for alle typer fartøy, med de unntak som er uttømmende angitt i den sentrale fartsforskriften § 6. **Det er altså ikke anledning til å fastsette lokale fartsforskrifter med begrensninger kun for spesifikke fartøytyper, f.eks. for vannscootere**» (vår utheving).*

Dette har Halden kommune tydeligvis ikke fått med seg, da det i forskriftsforslaget § 6, fjerde ledd bokstav d står «*Maksfarten er 5 knop*». Dette i seg selv gjør forskriften ugyldig. At kommunen ikke engang har fått med seg noe så grunnleggende, gjør i seg selv at det må stilles spørsmål ved grundigheten av kommunens saksbehandling.

Det samme gjelder så enkle feil som at reguleringshjemmelen er foreslått i forskriften § 6, på tross av at det fra Kystverkets mal spesifikt fremgår at det er § 9A som skal benyttes i disse tilfellene. En forskrift som foreslått er derfor også ugyldig fordi kommunen ikke engang har fått med seg noe så grunnleggende.

Vi kan si at brukerne opplever dette som en helt usaklig inngripen i deres frihet til å bruke fjord og vann slik som andre i fartøy. Næringen opplever dette som en veldig uheldig begrensning. Lokale næringsdrivende opplever redusert næringsgrunnlag. Intet av dette er hverken utredet eller avveiet. Dette er svært stygge mangler ved et offentlig forskriftsvedtak.

Grunnet kommunens altfor hastige og mangelfulle utredning, vil en forskrift som foreslått ikke være i tråd med kravene i forvaltningsloven kap VII. Saksbehandlingen i seg selv gjør derfor forskriften ugyldig etter reglene i fvl. § 41, som etter sikker rett også gjelder for forskrifter.

Ettersom det forbudet Halden kommune ønsker å nedlegge ikke er begrunnet ut fra konkrete behovsvurderinger, vil forskriften heller ikke være innenfor hjemmelsgrunnlaget i havne- og farvannsloven §§ 14 og 42. En forskrift som foreslått, med den begrunnelsen som fremgår fra høringsnotatet, vil derfor være ugyldig.

3. Forskriftshjemmelen

Etter legalitetsprinsippet kan en forskrift aldri gå lenger enn hjemmelen tillater. En forskrift som går lenger enn hjemmelsgrunnlaget gir anledning til, vil være ugyldig. Forskrift om ferdelsesforbud må holde seg innenfor rettsregelen i hjemmelsparagrafene.

² Se bla. <https://www.regjeringen.no/contentassets/8049c66fb8fc4942a094f0a7d42c9cdc/veiledning-til-kommunene-6.-juni-2017.pdf>

Den foreslåtte forskriften er hjemlet i havne- og farvannsloven §§ 14 første ledd og 42 første ledd.

Havne- og farvannsloven § 14 første ledd lyder:

«Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan myndigheten etter loven gi forskrifter om orden i og bruk av farvann når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet krever det» (vår utheving).

§ 42 første ledd lyder:

*«Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan kommunen i forskrift gi regler om orden i og bruk av **havnen** når hensynet til **effektiv** og **sikker havnevirksomhet** krever det»* (vår utheving).

Regelen i § 42 regulerer kun bruk av havnen, ikke hele kommunens farvann. Det er derfor § 14 som i hovedsak vil omtales nedenfor. Kommunen er «*myndighet etter loven*» i henhold til § 14 for farvannet innenfor en nautisk mil, utenom hoved- og billedene.

Innenfor kommunens sjøområde kan kommunen altså gi forskrifter om «*orden i og bruk av farvann*», når «*hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet*» krever det. Herunder kan kommunen, etter en konkret vurdering, fastsette ferdselsforbud for fritidsfartøy i enkelte områder, dersom det kan begrunnes i ett eller flere av de nevnte hensynene. Hjemmelsgrunnlaget omfatter kun de områdene i kommunen, der hensynene faktisk konkret er tilstede. Enkelte steder vil det f.eks. kunne tillates at ikke-motoriserte fartøy beveger seg, mens det gis forbud mot bruk av motorfartøyer, om dette kan begrunnes i hensynene.

Som det fremgår fra ordlyden i § 14 er det hensynet til sikkerhet som er det viktigste og mest sentrale, og som kan hjemle å forby ferdsel i visse av kommunens områder.

Halden kommune synes å legge til grunn at departementet har gitt uttrykk for at kommunene står helt fritt til å regulere vannscooterbruk som de ønsker. Dette er ikke riktig. Departementet fremhevet i høringen forut for opphevelsen av vannscooterforskriften, at regulering av vannscooter må hjemles i relevante hensyn som følger av havne- og farvannsloven. Dette er senere fulgt opp av Kystverket i den ovenfor nevnte uttalelsen fra juni i år. Hensynene som kan begrunne en forskrift er i hovedsak sikkerhetshensyn, og et eventuelt ferdselsforbud kan kun gjelde for bestemte områder i kommunen og må begrunnes konkret.

I høringsbrevet i forbindelse med opphevelse av den nasjonale vannscooterforskriften skriver KMD³:

³ Se høringens punkt 3, under overskriften «Havne- og farvannsloven».

«Kommunene kan videre fastsette forskrift om orden i og bruk av farvannet der det kan gis særlige regler om bruk av **vannscooter og andre fritidsfartøy**. Forskriftsmalen for slike lokale ordensforskrifter er som nevnt ovenfor foreslått endret slik at denne type bestemmelser ikke krever sentral godkjenning fra Kystverket. Eksempler på regulering av bruk av **fritidsfartøy, herunder vannscooter**, kan være forbud mot bruk **i bestemte områder**, f.eks. **i tett trafikkerte områder** for å **unngå fare for ulykker**, av hensyn til støy i f.eks. **trange sund, bukter og vik**er med hyttebebyggelse eller som er særlig attraktive for friluftsliv. Bruk av **fritidsfartøy** kan også begrenses til en nærmere fastsatt avstand fra land av hensyn til støy, fare for sammenstøt, konflikt med badende o.l.» (vår utheving).

Formuleringene fra departementet viser at vannscootere skal vurderes sammen med andre fritidsfartøy, på lik linje.

Regulering av vannscootere omtales også i veiledningsbrevet fra Samferdselsdepartementet⁴, hvor det på side 4 står:

«I denne vurderingen vil det altså være avgjørende at en regulering av bruk av **vannscooter eller andre fritidsfartøy faktisk er egnet til å bidra til trygg ferdsel**, forsvarlig forvaltning av farvannet, ivaretagelse av miljø eller til tilretteleggelse for et attraktivt friluftsliv, og at en slik regulering også står **i et rimelig forhold til de byrdene brukergruppen i farvannet påføres**. Dette må vurderes **konkret knyttet til de aktuelle farvann i den enkelte kommune**, og det er opp til den enkelte kommune å påse at eventuelle reguleringer av bruk skjer innenfor de rammer som følger av havne- og farvannsloven og forskriftsmalen» (vår utheving).

Det er kun hvis og så langt de nevnte hensynene er tilstede, det kan komme på tale med reguleringer av fartøyenes ferdsel. Også da skal det foretas en avveining om inngrepet står i forhold til inngrepet i borgerens frihet.

Når det gjelder uvettig kjøring, finnes det kjedelige eksempler på dette med alle fartøy og kjøretøy for den saks skyld. Men man kan ikke forby sportsbiler heller, selv om mange mener de kjøres av folk som er interessert i å råkøre.

En kombinasjon av samarbeid mellom myndigheter og brukerinteresser har båret frukter på mange områder i Norge. Erfaringene går de fleste steder i veitrafikken på at en kombinasjon av politiets overvåking og samarbeid/informasjon med den selvjustis og lojalitet som brukerne normalt møter et samarbeid på som naturligvis også gjelder for måten vannscootere kjøres på, bærer langt større frukter enn vidtgående reguleringer som ikke oppfattes legitime av brukerne.

⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/8049c66fb8fc4942a094f0a7d42c9cdc/veiledning-til-kommunene-6.-juni-2017.pdf>

Halden kommunes modell er da heller ikke å forby uvettig kjøring på vannscooter, men derimot å forby *selve fartøyet* vannscooter i sine sjøområder, inntil 400 meter ut fra land, uansett hvor pent man kjører.

Dersom kommunen skal forskjellsbehandle fartøyer, må selve forskjellsbehandlingen av fartøyet vannscooter begrunnes særskilt, i ett av de ovenfor nevnte hensyn. Som det fremgår fra veiledningen fra Samferdselsdepartementet, må et slikt forbud vurderes «*konkret*» knyttet til de «*aktuelle farvann*» i den enkelte kommune.

Generelt er det veldig vanskelig å se hvilke sikkerhetshensyn som kan begrunne en forskjellsbehandling av vannscootere. En vannscooter er for eksempel ikke vanskeligere å kontrollere enn andre fartøyer. I forhold til de aller fleste båter er en vannscooter tvert imot lettere å manøvrere, med både mindre svingradius, kortere bremselengde og raskere responstid. Vannscootere er altså sikrere enn en rekke andre fartøy. Dette er fakta som skulle vært tatt med i de vurderinger som etter lov og alminnelig forvaltningsrett *må* gjøres.

For øvrig er det et alminnelig lovgivningsprinsipp at en forskrift ikke skal regulere forhold som allerede er regulert andre steder. Slik uheldig dobbeltregulering finnes det imidlertid flere eksempler på i forskriften, blant annet § 6, andre ledd bokstav a-d hvor det fremgår at vannscootere skal følge bla. småbåtloven og fartsforskrifter. At dette også gjelder vannscootere er selvsagt, da vannscootere er likestilt med alle andre fartøy på sjøen. Det betyr at småbåtloven, havne- og farvannsloven og andre reguleringer også gjelder, og at dette ikke skal tas inn i en ordensforskrift. At dette likevel står i forskriftsutkastet er kun egnet til å medføre misforståelser, og bidrar igjen til å styrke inntrykket av at forskriftsforslaget er lite gjennomtenkt fra kommunens side.

4. Sikkerhet for vannscooterførerne

Videre fremstår det ikke som om Halden kommune har vurdert hvordan en forbudssone som foreslått vil påvirke sikkerheten til vannscooterbrukere i kommunen.

Spørsmålet om sikkerhet ble behandlet av Vista Analyse⁵, hvor det står i rapporten side 13 – 14:

*«Det er flere forhold som peker i retning av at regelverket **ikke tar hensyn til brukerens sikkerhet på en optimal måte**. Regelverket adresserer ikke det som i de fleste tilfeller er årsaker til ulykker, **nemlig uvøren kjøring**. Et tiltak som direkte adresserer dette vil for eksempel være å sette ekstra kurskrav til utøverne. **Et annet moment som taler imot at vannscooterførernes sikkerhet blir godt ivaretatt er at regelverket legger lovlig vannscootervirksomhet til en sone 400 meter fra land, hvor forholdene mange steder langs kysten ikke er egnet for vannscooterbruk og hvor føreren selv må vurdere om såkalt signifikant bølgehøyde er under 2 meter (som er det forhold vannscooteren er laget for). Dette kan være vanskelig å vurdere i praksis.***

⁵ Se https://vista-analyse.no/site/assets/files/5710/va-rapport_2014-49_evaluering_regelverk_for_vannscooter.pdf

*Vannscootere kan havarere eller gå tom for drivstoff og da er **400 meter inn til land langt**. I Sverige har det vært flere vannscooterhendelser hvor svømming tilbake til land har medført dødsfall på grunn av drukning eller hypotermi» (vår utheving).*

Også Sjøfartsdirektoratet har uttalt seg om sikkerhet for vannscootere etter det nå opphevede regelverket, som Halden kommune ønsker å gjeninnføre lokalt. I sin uttalelse av 2. mars 2015, som er inntatt i departementets høringsbrev om opphevelse av vannscooterforskriften, punkt 1 siste avsnitt, fremgår at:

«[Når] hovedbruken av vannscooter 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».

Når Halden kommune nå ønsker å gjeninnføre en forbudssone 400 meter fra land, er dette stikk i strid med de sikkerhetsanbefalingene Vista Analyse og Sjøfartsdirektoratet kom med da spørsmålet ble utredet i 2014-2015. Vi kan ikke se på hvilken måte kommunen kan forsvare å utsette brukere av vannscooter for slik uakseptabel risiko, og dette er ikke nærmere omtalt i kommunens høringsnotat.

Det er selvsagt at kommunen verken kan eller bør fastsette regelverk som innebærer fare for liv og helse, slik forskriftsforslaget legger opp til. Kommunen bør derfor trekke forskriftsforslaget også av sikkerhetsmessige årsaker.

5. Miljøhensyn

Det er alminnelig antatt at også miljøhensyn kan vektlegges når en kommune skal fastsette ordensforskrifter. Dette følger av havne- og farvannslovens § 1, som nevner regulering av havner og farvann ut fra «allmenne hensyn» som et av formålene bak loven.

Det fremgår fra Vista analyse sin rapport fra 2014, foretatt på oppdrag av Miljødirektoratet til bruk ved departementets høring, at:

«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 vannscootere 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».

Som det fremgår av Vistas rapport, er vannscootere mer miljøvennlige og mer stillegående enn store og/eller gamle båter. Hvilke miljøhensyn som kan begrunne en forskjellsbehandling av vannscootere, er det derfor veldig vanskelig å få øye på. Det står ganske enkelt intet om dette i motivene for forskriften kommunen foreslår. Dette gjør at det hverken er godtgjort at

lovens krav er oppfylt, eller at saksbehandlingen er forsvarlig. Grunnkravet til forsvarlig saksopplysning og saksbehandling er derfor brutt.

6. Samarbeid med andre kommuner og politiet

Halden skriver i høringsbrevet:

«Det har blitt jobbet med å lage en felles regulering av bruk av vannscooter i Østfoldkommunene. Halden kommune har frem til nå ikke vært svært delaktig i dette arbeidet ettersom størstedelen av Halden kommunes farvann omfattes av hoved- og biled og faller dermed utenfor kommunens jurisdiksjonsområde».

Dette er en situasjon kommunen selv har satt seg i, ved å unødvendig forhaste prosessen med å forsøke å få en forskrift på plass. Halden har hele tiden hatt muligheten til å samarbeide med de omkringliggende kommunene. At kommunen selv har valgt å ikke samarbeide, er naturligvis ikke en god grunn til å foreslå en åpenbart ugyldig forskrift slik Halden kommune har gjort. Det er ingenting som tilsier at det ikke skulle vært nok tid for kommunene til å samarbeide i denne saken, og et slikt samarbeid kunne vært påbegynt for lenge siden.

Om kommunen i Østfold-området mener det er behov for konkrete reguleringer av sjøtrafikken, må dette løses gjennom samarbeid. Å ha forskjellige regler for nabokommuner, og i tillegg forskjellige regler basert på hvilket fartøy man benytter, vil skape stor usikkerhet og være uforutberegnelig for brukerne av farvannet. En mye bedre løsning kan f.eks. være felles regler om fart for kommunenes sjøområder i Østfold, hvilket vil gjelde alle fartøy inkludert vannscooter.

Heller ikke politiet ønsker den typen diskriminering av enkeltfartøy som Halden her legger opp til. Da spørsmålet om regulering av vannscootere var opp for Sarpsborg kommunes del, uttalte Politiets sjøtjeneste i Politidistrikt Øst at slik regulering ikke er ønskelig for deres side. Uttalelsen følger vedlagt. Denne typen regulering gjør det svært vanskelig for politiet, med sin allerede hardt pressede ressursituasjon, å skulle håndheve reglene på sjøen. Har man derimot et felles regelverk om fart, vil dette gjøre jobben mye enklere for politiet, som har god erfaring med å kontrollere råkjøring på sjøen.

7. Oppsummering

Den foreslåtte forskriften, som forbyr vannscootere i et 400-meters belte fra land, vil være ugyldig om den vedtas. Dette knytter seg både til manglende begrunnelse, at forskriften ikke er i tråd med lovhjemmelen, for dårlig utredning, altfor kort høringsfrist, og den uholdbare sikkerhetssituasjonen for vannscooterførere forslaget vil medføre. Halden kommune bør derfor trekke forslaget til forskrift, og eventuelt utrede dette nærmere i samarbeid med nabokommunene om de fortsatt mener det er behov for regulering.

Ønsket om forbud mot vannscootere synes i realiteten ikke å knytte seg til selve fartøyet vannscooter som sådan, men snarere en fordom gående ut på at alle førere av vannscootere kjører ille. Noen få brukere har hjulpet mange til å få disse fordommene, slik det er på mange andre bruksområder for kjøretøy eller andre aktiviteter. Men man kan ikke stemple alle som skurker av den grunn. Dessuten viser ulykkesstatistikkene Vista Analyse har tatt frem⁶, veldig tydelig at det er en svært lav ulykkesrisiko med vannscooter, og dessuten hvis først ulykke skjer, er det stort sett føreren selv det går utover. Det fremgår også av rapporten at andre fritidsfartøy ikke er tryggere.

Vi oppfatter at det ligger en konsekvent negativ undertone i høringsnotatet når det gjelder vannscootere, og at det settes opp et kunstig «fiendebilde» mellom vannscooterførere og øvrige brukere av kystområdene i kommunen.

I motsetning til det Halden kommune legger til grunn, er vår erfaring at vannsports- og fritidsmiljøene i Norge går godt overens, enten det er tale om svømming, turgåing, fiske, båtkjøring eller vannscooterkjøring, og det er ofte de samme personene som utøver de forskjellige fritidsaktivitetene. Vi synes derfor det er feil når vannscooterførere fremstilles som en hensynsløs gruppe, hvor det nærmest påstås at alle er ute etter å bråke mest mulig og monopolisere bruken av Norges kyststrøk.

Vi oppfordrer Halden kommune til istedenfor å forsøke å forby en spesifikk fartøytype, heller å gå i dialog med lokale vannscooterbrukere i kommunen. Vi er overbevist om at kommunen og brukerne av farvannet sammen vil kunne komme frem til løsninger til det beste for alle.

Med vennlig hilsen
Advokatfirma Lønnum DA



Martin Tvedt
Advokatfullmektig

⁶ Se https://vista-analyse.no/site/assets/files/5710/va-rapport_2014-49_evaluering_regelverk_for_vannscooter.pdf blant annet på side 13.