

Forbudet mot vannscooterkjøring i Norge.

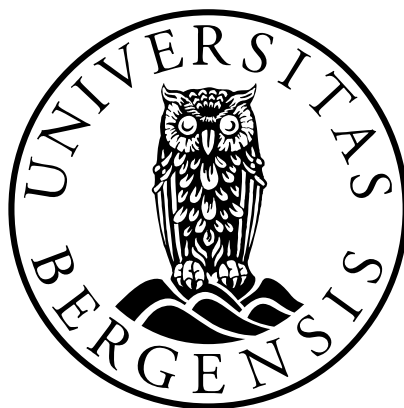
Strider småbåtloven §40 mot EØS-retten?

Kandidatnummer: 168041

Veileder: Kristian Bårseth

Antall ord: 14977

(PS! Bruk ordtellingsfunksjon. Fotnoter og sluttnoter skal medregnes i ordgrensen. Forord, forside, innholdsfortegnelse, registre, litteraturliste og vedlegg medregnes ikke.)



JUS399 Masteroppgave/JUS398 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

[22.05.2013]

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
1 Innledning.....	6
1.1 Presentasjon av problemstillingen	6
1.2 Vannscooternes utvikling	8
1.2.1 Innledning.....	8
1.2.2 Vannscootere bygget på 1990-tallet.....	9
1.2.3 Vannscootere bygget i 2013	9
1.2.4 Vannscootere vs. småbåter/fritidsbåter	10
2 Småbåtloven.....	11
2.1 Historikk	11
2.1.1 Bakgrunnen for at forbudet med vannscooterkjøring oppstod.....	11
2.1.2 Forbudsbestemmelsen har blitt forandret flere ganger.....	12
2.1.3 Utviklingen.....	12
2.1.4 Miljøhensyn i form av forurensing og støy	14
2.2 Definisjonen av båt i småbåtloven §1.....	16
2.2.1 Hva er en båt?.....	16
2.2.2 Er en vannscooter en båt?.....	16
2.3 Nærmere om småbåtloven §40.....	17
2.3.1 Norge er eneste land med vannscooterforbud	17
2.3.2 Definisjon av vannscooter	18
2.3.3 Forbudsbestemmelsen	19
2.3.4 Vurdering	22
2.4 Retningslinjer for håndhevingen.....	23
2.4.1 Ulik håndheving av småbåtloven §40	23
2.4.2 Politiets håndhevingsrundskriv	23
2.4.3 Riksadvokatens rundskriv juli 2012	24
2.4.4 Vannscooterforskriften.....	24
2.4.5 Nytt håndhevingsdirektiv 15.januar 2013	24
3 Eøs-avtalen.....	26
3.1 Innledning.....	26
3.2 EUs fritidsbåtdirektiv	27

3.3	EØS-avtalen artikkel 11.....	28
3.4	Tolkningen av «fri flyt av varer».....	30
3.5	ESAs begrunnelse for at Norge ikke oppfyller kravene	32
3.6	EØS-reglene anvendt på nasjonal lovgivning.....	34
3.7	Foreligger det motstrid mellom EØS-avtalen og norsk rett?.....	35
4	Andre lands rett	39
4.1	Sveriges lovgivning	39
4.1.1	Bakenforliggende hensyn	39
4.1.2	Saken brakt inn for EU-domstolen.....	39
4.1.3	Vannscooterforbudet oppheves	40
4.2	Danmarks lovgivning	40
4.2.1	Hva skjedde i Danmark?	40
4.2.2	Forbudsbelte på 300m	41
4.2.3	Overføringsverdi?.....	41
4.3	Andre europeiske land	42
5	Rettspraksis	43
5.1	RT-2004-834	43
5.2	Andre dommer fra Norge.....	43
5.3	Fins det annen rettspraksis fra andre land?.....	45
6	Nytt lovforslag.....	46
6.1	Totalforbudet oppheves, men med restriksjoner	46
6.1.1	Innledning.....	46
6.1.2	Fordeler og ulemper	47
6.2	Egne synspunkt til nytt lovforslag	47
6.3	Entusiaster jobber for å få vekk totalforbudet	48
6.3.1	Carl Jacob Johansen	48
6.3.2	Joakim Verdich	48
6.4	Agder Lagmannsrettdom 6.mars 2013	48
6.4.1	Joakim Verdich ble dømt	48
6.4.2	Anker saken til Høyesterett	49
7	Konsekvenser	50
7.1	Mulig erstatningsansvar ved staten.....	50
7.2	Preventiv effekt for vannscooterførere	50

8	Avslutning	52
	Litteraturliste	54
	Lister over tabeller, figurer o.l.....	58

1 Innledning

1.1 Presentasjon av problemstillingen

Oppgaven omhandler forbudet mot vannscooterkjøring i Norge, og forholdet til EØS-avtalen¹. Spørsmålet er om småbåtloven² § 40 strider mot EØS-retten.

Før 2001 hadde ikke Norge et forbud mot vannscooterkjøring. Strengere paragrafer ble tilføyd i småbåtloven og et totalforbud mot bruk av vannscooterkjøring oppstod. Sommeren 2012 ble totalforbudet i småbåtloven §40 tredje ledd gitt en viss åpning for bruk av vannscooter da det trådte i kraft en ny forskrift³ 1.juli 2012 som skulle regulere bruken nærmere. Småbåtlovens vannscooterforbud verner miljøet, og kan derimot holdes opp mot EØS-avtalen artikkel 11 som har til hovedformål å verne fri flyt av varer på det indre markedet. Artikkelen sier at *«[k]vantitative importrestriksjoner og alle andre tiltak med tilsvarende virkning skal være forbudt mellom avtalepartene»*. Høsten 2012 dukket vannscooter-temaet mye opp i media da ESA (EFTAs overvåkingsorgan) sendte ut et nytt åpningsbrev⁴ 3.oktober 2012 der de hevdet at Norges totalforbud ved bruk av vannscootere strider mot EØS-avtalen artikkel 11. ESA anførte også at Norge går lenger enn nødvendig i å unnta områder fra vannscooterkjøring. Temaet for oppgaven ble brått meget dagsaktuelt.

Vannscooterforbudet i Norge går tilbake til 1990-tallet da lovgiver begynte å utforme nye regler som angikk vannscooterbruk. Vannscootere og vannjeter ble brukt til lek og moro, lagde mye støy og var plagsomt for folk ved sjølinjen. Småbåtloven kom i 1998, men vannscooterforbudet ble først inntatt i 2001. Siden den gang har forbudet blitt håndhevet ulikt og dette har provosert flere vannscooterførere. I dag er Norge eneste landet som står fast på sitt totalforbud ved bruk av vannscootere. Andre land som Sverige og Danmark har opphevet sine totalforbud og tillater nå bruk av vannscootere i større utstrekning enn hva de gjorde for ca. 10 år siden.⁵

¹ Lov om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) mv.(EØS-loven), 1992-11-27-109, med ikrafttredelse 1994-01-01.

² Lov om fritids- og småbåter, 1998-06-24-47, med ikrafttredelse 1999-01-01.

³ Forskrift 22.juni 2012 nr.567 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften).

⁴ «Letter of formal notice to Norway concerning the rules on the use of personal watercrafts on Norwegian waters», datert:3.10.2012.

⁵ Prop.82 L, s.3-4 punkt 3.2.

Definisjonen av vannscooter fremkommer av en forskrift⁶, og lyder som følgende: «*[e]n farkost med skroglengde mindre enn 4 meter, utstyrt med innenbords forbrenningsmotor som driver et vannjetaggregat som hovedfremdriftsmiddel, og som er konstruert for å bli betjent av en eller flere personer som sitter, står eller kneler på, fremfor i, skroget.*»

ESAs begrunnelse for at norsk lovgivning strider mot EØS-avtalen artikkel 11, er begrunnet i flere forhold, men hovedsakelig at vannscooterforbudet utgjør en «*[k]vantitativ importrestriksjon*», hvilket er forbudt etter artikkel 11. En kvantitativ importrestriksjon hemmer den frie ferdsel av varer innen EØS-området. Dette strider mot formålet i EØS-avtalen som skal sørge for at handel på kryss av landegrensene skal være så åpent som mulig, og ikke underlagt restriksjoner.

Etter rettspraksis fra EU skal nemlig lovgivningen være begrunnet i et legitimt hensyn, samt være proporsjonalt.⁷ Norge begrunner totalforbudet gjennom miljø- og sikkerhetskensyn. Unntak kan gjøres fra EØS-avtalen artikkel 11 gjennom artikkel 13, såfremt forbudets begrunnelse ikke utgjør en «*vilkårlig forskjellsbehandling*». Spørsmålet er om begrunnelsen for norsk vannscooterforbud omfatter mer enn hva som er nødvendig i forhold til miljø- og sikkerhetskensyn i forsøk på å opprettholde et totalforbud ved bruk av vannscootere i Norge.

En nylig sak hos domstolen angikk ulovlig bruk av vannscooterkjøring, og utfallet av dommen i lagmannsretten blir omhandlet i punkt 6.4. Vedkommende fikk bot i tingretten for ulovlig vannscooterkjøring og anket saken. Det skal «*særlige grunner*»⁸ til for at en idømt bot blir tatt videre ved anke til lagmannsretten. Anke over bøter kan ikke fremmes uten rettens samtykke.⁹ Siden saken likevel ble fremmet kan det tyde på at det forelå en underliggende problemstilling som var av EØS-rettslig betydning, jf. lovens krav om «*særlige grunner*».

Flere vannscooter-entusiaster kjemper for at bruk av vannscooter skal bli lovlig i Norge. Dette fordi de i likhet med ESA også mener det norske forbudet går lenger enn nødvendig i begrunnelsen for å opprettholde et totalforbud mot vannscooterkjøring.

Norge håndhever norske regler uavhengig av eventuell motstrid med EØS-regler. Derfor kan det stilles spørsmål om straffeforfølgningen er som den burde være. Fordi bøtesatsene ved

⁶ Forskrift av 20. desember 2004 nr. 1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv. Definisjonen fremgår av §4 bokstav q.

⁷ Case C-142/05 *Mickelsson and Roos* [2009] ECR I-4273.

⁸ Jf. Strpl. §321 første ledd.

⁹ Jf. Strpl. §321.

ulovlig bruk av vannscooter ofte kan være små i forhold til selve lovbruddet, er det ikke sikkert at det vil ha noen preventiv effekt på dem som kjører vannscooter. Enkelte tenker de kan ta seg «råd» til en bot i ny og ne, så lenge de kan kjøre vannscooteren sin. Hvordan skal man kunne få tak på alle de som eventuelt kjører ulovlig? Spørsmålet er jo hvilket lovverk som skal legges til grunn. Kjører de reelt sett ulovlig etter norsk intern rett, eller ulovlig etter EØS-retten?

Underveis i oppgaveskrivingen har det imidlertid skjedd endringer i rettshåndhevelsen, og forslag til ny lovgivning er ute på høring. Sannsynligvis er ikke den endelige rettsstillingen angående vannscooterbruk avgjort ved innlevering av denne oppgaven, men det skal sees hen til endringene mot slutten av oppgaven.

Oppgaven skal ta for seg forbudet mot vannscooterkjøring i Norge, og forholdet til EØS-avtalen. Det skal ses hen til småbåtloven §40 og se om bestemmelsen strider mot EØS-avtalen artikkel 11. I gjennomgangen skal det også ses hen til EUs fritidsbåtdirektiv¹⁰ som omhandler vannscooterens tekniske spesifikasjoner og som er inntatt i norsk lov gjennom EØS-avtalen, hvilket Norge er bundet av. Videre skal det ses hen til andre lands rett, norsk og internasjonal rettspraksis, samt det nye lovforslaget og Norges mulige erstatningsansvar, i tillegg til om straffen har noen preventiv effekt på dem som overtrer forbudet.

1.2 Vannscooterens utvikling

1.2.1 Innledning

Vannscooterne har forandret utseende kontinuerlig de siste 20 årene på lik linje med biler og motorsyklers utseende. Dette er en del av utviklingen i dagens samfunn. Nye finesser er omtrent obligatorisk, og linjene skal se mest mulig bra ut. Designet har blitt viktig.

Ikke bare designet, men også utviklingen av vannscooterens andre egenskaper som motor-effekt og fremdrift, styreegenskaper og bremsekraften, er betydelig forbedret siden 1990-tallet og frem til i dag.

¹⁰ Direktiv 94/25/EF.

I EU-land har vannscooterkjøring vært lovlig i flere år uavhengig av design, såfremt vannscooterne tilfredsstillt kravene i fritidsbåtdirektivet¹¹. I Norge har ikke fritidsbåtdirektivet direkte betydning for lovligheten av vannscooterkjøring som følge av at det omhandler vannscooterens tekniske spesifikasjoner. Derimot har EØS-avtalen artikkel 11 relevans for lovligheten på bakgrunn av importrestriksjonen. Sistnevnte bestemmelse er av betydning om vannscooterkjøring skal anses lovlig eller ei. Se kapittel 2 og 3.

1.2.2 Vannscootere bygget på 1990-tallet

På 1990-tallet var de fleste vannscootere forbundet med små fartøy man sto oppreist på og kunne løfte styret opp. I dagligtalen i dag anses dette som vannjet. Disse vannscooterne var mer støyende enn dem produsert i 2013.

Vannscooterne var forbundet med lek og moro, samt hadde liten nytteverdi utenom. Det var disse modellene som resulterte i et vannscooterkjøringforbud i 2001. Vannscooterne var forholdsvis lette av vekt, hadde to-takts jet-motor, var synkbare og kunne lage mye støy. For illustrasjon, se figur nr.1 side 58.

1.2.3 Vannscootere bygget i 2013

I dag er vannscooterne blitt mer moderne og ligner mer på båter man kan sitte oppå. Skrog og det som befinner seg under fenderlisten er mer eller mindre identisk med en vanlig småbåt/fritidsbåt. Designet over fenderlisten er også mer nyansert i dag, enn på 1990-tallet.

Vannscooterne er bygget med fire-takts motor, er flytbare og har omtrent ingen utslipp av avfallsstoffer, samt lager minimalt med støy. Vannscooteren rommer opptil tre personer og har et mindre oppbevaringsrom foran i baugen. Jetmotoren er innebygd, og bremselengden er halvvvert som følge av iBR.¹² Ofte er de også mer stillegående enn vanlige småbåter/fritidsbåter. Erfaringsvis stemmer dette. Jeg bor ved sjøen og har venner med både vannscooter fra 2012 (SeaDoo) og småbåter med påhengsmotor fra 2010 (Yamaha).

Vannscooteren lager mindre støy enn påhengsmotoren på småbåten. Dette merkes lett ved det blotte øre. For illustrasjon av vannscooter fra nyere tid, se figur nr.2-4 på side 58-59.

¹¹ Direktiv 94/25/EF.

¹² iBR står for «Intellegent brake and revers». Alle SeaDoo-vannscootere produsert etter 2009 er utstyrt med iBR. Bremselengden reduseres til halvparten. De er eneste fartøy hittil i verden utstyrt med slikt bremsesystem, jf. JetTrade.no. Denne «dødmanns-knappen» reduserer faregraden ved vannscooterbruk.

1.2.4 Vannscootere vs. småbåter/fritidsbåter

Regler for farten og førerne på vannscootere og småbåter/fritidsbåter er helt lik. Man trenger båtførerbevis for småbåter med motoreffekt mer enn 10HK, samt for fartøy som er kortere enn 15meter.¹³ Vannscootere er drevet av jetmotorer, men det er også enkelte andre båttyper.

Den primære forskjellen er at man på en vannscooter produsert etter 2009, sitter mer på en benk oppå et skrog som er likt fra fenderlisten og ned, som på en vanlig småbåt/fritidsbåt. Mens man i en småbåt/fritidsbåt sitter mer oppi enn oppå den delen av båten som er over fenderlisten. Ettersom miljøhensynene ikke gjør seg gjeldende i like stor grad på nyere modeller fra 2009 som dem fra 1990-tallet, kan det da ende opp som en diskusjon om utseende over fenderlisten på en vannscooter vs. småbåt/fritidsbåt. Rettsprinsippene om likebehandling kommer da i bakgrunnen ettersom tilsvarende like fartøy vil bli forskjellsbehandlet på bakgrunn av et ulikt utseende over fenderlisten.

Det er påstått at skrogene på vannscootere ikke har dyptgående kjøler, og at de dermed kan kjøre på grunnere vann enn en småbåt/fritidsbåt. I enkelte tilfeller vil dette være sant, dersom man sammenligner en vannscooter med eksempelvis en yacht. Men om man sammenligner kjølen på en vannscooter og eksempelvis en gummibåt/mindre ribb, er dybden på skroget og kjølen omtrent lik, om ikke dypere på en vannscooter enn sistnevnte. En gummibåt med påhengsmotor vil dermed kunne gå på grunnere vann enn en vannscooter.

¹³ FOR-2009-03-03-259.

2 Småbåtloven

2.1 Historikk

2.1.1 Bakgrunnen for at forbudet med vannscooterkjøring oppstod

I årene frem til år 2000 forelå det ikke regulering på bruken av vannscootere, og vannscooterkjøring i Norge ble ansett som lovlig. Bakgrunnen for at Norge fikk et vannscooterkjøringforbud var at staten mente vannscooterne lagde mye støy og forurenset mer enn vanlige båter. Grunnlaget for forbudet var vannscootere produsert på 1990-tallet, som ble påstått å forurense i form av oljesøl og avfallsstoffer fra motoren langs strandlinjen, og derfor utgjorde en trussel mot plante- og dyrelivet i sjøkanten/vannoverflaten.¹⁴ I tillegg ble vannscooterne, som den gang hadde to-takts-motorer, ansett å ha et støynivå som var sjenerende for alle som befant seg på sjøen eller ved strandlinjen, samt at bruken førte til produksjon av mye bølgeskvulp. Dette var hovedbegrunnelsen til at det ble tilført et vannscooterforbud i lov om fritids- og småbåter fra 1998, heretter kalt småbåtloven.¹⁵

Hensikten bak forbudet var å ivareta miljøhensyn fordi vannscooterne ble påstått å utgjøre en trussel mot miljøet i nære sjø- og vannområder. Bruken av vannscootere økte utover 1990-tallet og støyen plaget mennesker. Miljøverndepartementet mente at vannscooterne produsert på 1990-tallet ikke hadde nytteverdi utenom lek og moro.¹⁶

Miljøverndepartementet fikk i 1986 de første klagen på vannscootere og jetski. Klagen var fra enkeltpersoner og noen kommuner som fant bruken av slike fartøy plagsom. Offisiell statistikk i forbindelse med vannscooterkjøring manglet, og det var anslagsvis fastslått et brukertall på over 1000 vannscootere i Norge ut fra importørhold. Miljøverndepartementet ville derfor vedta strenge regler for å hindre at bruken utbredte seg mer.¹⁷

Småbåtloven er som nevnt fra 1998, men reglene om vannscooterbruk ble ikke inntatt i loven før i 2001. Se punkt 2.1.2.

¹⁴ Ot.prp.nr.38, s.5 under punkt 1 om «Proposisjonens hovedinnhold».

¹⁵ Lov om fritids- og småbåter, 1998-06-24-47, med ikrafttredelse 1999-01-01.

¹⁶ Ot.prp.nr.38, s.5 under punkt 1 om «Proposisjonens hovedinnhold».

¹⁷ Ot.prp.nr.38, s.5-6 under punkt 2 om «Bakgrunnen for forslaget».

2.1.2 Forbudsbestemmelsen har blitt forandret flere ganger

Småbåtloven §40 har blitt forandret flere ganger de siste ti årene. I den historiske versjonen som gjaldt fra 1999-01-01 fantes det ingen bestemmelser om vannscootere.¹⁸ I den historiske versjonen som gjaldt fra 2001-01-01 ble det tilføyd ved lov¹⁹ et kapittel 5 om «Regler for bruk av vannscootere og liknende». Kapitlets virkeområde fremkom av §38, forbudet mot bruken av vannscootere fremkom av §39, og straffen fremkom av §40.

I den historiske versjonen som gjaldt fra 2003-01-01 ble bestemmelsene om vannscooterforbudet opprettholdt i §§38-40. Og det samme gjaldt den historiske versjonen fra 2004-06-25, 2005-06-17 og 2005-07-01.

Men i den historiske versjonen av småbåtloven som gjaldt fra 2007-07-01 fikk kapittel 5 forandret navnet til «Forurensing».²⁰ I §38 fremkom det nå et forbud mot forurensing mv., mens i §39 fremkom bestemmelsen om tekniske innretninger og utstyr, og i §40 fremkom bestemmelsen om bruk av vannscootere og liknende mindre fartøy. Det ble også tilføyd §40a om straff.²¹ Den historiske versjonen som gjaldt fra 2008-07-01 er tilsvarende. I versjonen fra 2010-03-26 er bestemmelsenes fotnoter kun redigert redaksjonelt, ellers er de lik som fra 2007 og 2008.

Gjeldende versjon av småbåtloven er fra 2010-07-01, hvor også bare fotnotene i forhold til tidligere versjon fra 2010-03-26 er redigert.²²

Kapittel 5 i småbåtloven har blitt forandret flere ganger, hovedsakelig for å rette opp i eventuelle skrivefeil fra tidligere versjoner, men også for å gjøre realitetsendring i bestemmelsene.

2.1.3 Utviklingen

I forhold til vannscooterforbudet er Norge i dag eneste land i EU-området som siden 2001, fortsatt står fast på å opprettholde forbudet. Andre land som Sverige, har opphevet forbudet

¹⁸ Jf. www.lovdata.no betalingsbase.

¹⁹ Lov 7.juli 2000 nr.72, med ikrafttredelse fra 1.januar 2001.

²⁰ Forslaget til endring av overskrift fremkommer av Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.145 til kapittel 5.

²¹ Endringen var en realitetsendring gjort av lovgiver.

²² Endringen var kun av redaksjonell karakter.

som følge av EØS-avtalen artikkel 11²³.²⁴ Norge står dermed på egne bein mot EØS-avtalen ved fortsatt å forby bruk av vannscootere.

Likevel er rettstilstanden i skrivende stund under forandring. Stortinget har sendt forslag om oppheving av småbåtloven §40 ut på høring, samt forslag til ny forskrift²⁵ som skal regulere en lempeligere bruk av vannscootere i Norge. Det er fortsatt et vannscooterforbud, men rettstilstanden ser ut til å kunne forandre seg etter innlevering av denne oppgaven.

Det siste året har Joakim Verdich²⁶ og flere andre personer blitt anmeldt for ulovlig kjøring. Som følge av at de ikke har godtatt bøtene fra politiet, er de ikke-godtatte foreleggene behandlet i tingretten,²⁷ men én nylig sak ble anket videre til lagmannsretten.²⁸ ESA (EFTAs overvåkings- og kontrollorgan) skal føre kontroll over at Norge følger opp sine forpliktelser gjennom EØS-avtalen. Dersom ESA mener Norge bryter med sine forpliktelser kan de selvstendig opprette traktatsbruddsprosedyre mot Norge. Første gang ESA opprettet sak mot Norge var i 2004 på grunn av manglende høring i EØS av vannscooterforbudet. ESA opprettet en supplerende sak i 2009 og anførte at vannscooterforbudet var i strid med EØS-avtalen artikkel 11 og 13 ved at det utgjorde en ulovlig importrestriksjon. I traktatsbruddprosedyren fra 2012 hevder ESA at det nye regelverket gjennom forskriften fra 2012 heller ikke er i samsvar med EØS-avtalen artikkel 11, som omhandler kvantitative importrestriksjoner og har til formål å verne fri bevegelse av varer. Dette fordi ESA mener det er usannsynlig at det vil bli reell åpning i store nok områder for bruk av vannscootere tilstrekkelig raskt.²⁹ ESAs to sistnevnte begrunnelser er tema for oppgaven. Til tross for ESAs uttalelser til den norske staten om at norsk rett strider mot EØS-avtalen, og at straffeforfølgning bør avvendes til rettstilstanden er avklart, har allerede noen vannscooter-entusiaster blitt dømt i tingretten og lagmannsretten. De dømte håpte at saken deres skulle stå på vent til regelverket var tilstrekkelig avklart, men dette har ikke nådd frem til myndighetene. Vannscooter-entusiaster³⁰ har drevet lobbyvirksomhet med Miljøverndepartementet, og i tillegg vært i dialog med ESA i håp om å få fremgang på

²³ EØS-loven.

²⁴ Hugo Tiberghien s.123.

²⁵ En slags revisjon av forskriften fra 22.juni.2013 nr.567 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften), hvor sistnevnte oppheves og en helt ny trer i kraft «Forskrift om bruk av vannscooter».

²⁶ Ivrig vannscooter-entusiast.

²⁷ Etter strpl.§268 trer forelegget i stedet for tiltalebeslutningen.

²⁸ Se oppgavens punkt 6.4.

²⁹ Innst.291 L, s.1.

³⁰ De ivrigste vannscooter-entusiastene er Carl Jacob Johansen, Joakim Verdich og Geir Rognlien Elgvin. De har vært mye i media fra oktober 2012 til mai 2013.

endringer i lovgivningen. Miljøverndepartementet står for utformingen av lovgivningen om vannscooterforbudet, og høringsforslagene departementet har kommet med har fått mange innsigelser fra andre departement, ulike organer og privatpersoner.

Denne oppgaven skal ta for seg problemstillingen knyttet til vannscooterforbudet i Norge, særlig med blick på småbåtloven §40, og se dette i forhold til EØS-avtalen artikkel 11. Hovedsakelig skal oppgaven løses på bakgrunn av lovtekstens utforming i nasjonal lovgivning, samt internasjonal rett i form av EUs fritidsbåt direktiv som er inntatt i EØS-avtalen, og som Norge er bundet av. Videre skal kilder som norsk og internasjonal rettspraksis gjennomgås.

I løpet av arbeidet med oppgaven var en sak opp til doms om vannscooterkjøring 6.mars 2013 i Agder Lagmannsrett.³¹ Saken blir omtalt i punkt 6.4 ettersom tingrettsdommen i samme sak endte med en bot på ca. kr.6000. Det skal nemlig «særlige grunner» til for at en sak som har endt med bot i tingretten blir sluppet gjennom til lagmannsretten.³²

Er norsk lovgivning i strid med EØS-avtalen, kan Norge få et erstatningsansvar ved staten for manglende oppfølging av EØS-avtalen. En sak fra Høyesterett, Finanger II-dommen (RT-2005-1365) slo fast at Norge ble erstatningsansvarlig såfremt statens forsømmelse var «åpenbart og grovt». Spørsmålet i dommen var om uriktig gjennomføringen av EUs motorvogn direktiver gjennom EØS-avtalen og EØS-loven i norsk rett kunne føre til at staten ble erstatningsansvarlig. I dommen var EØS-reglene som omhandlet regler i motorvognforsikringsdirektivene uriktig gjort om til en del av norsk intern rett. Høyesterett gikk inn og tolket konkrete EØS-relevante tolkningskilder. Forrangsbestemmelsen i EØS-loven §2 fikk ikke anvendelse og Høyesterett måtte tolke bort motstriden på bakgrunn av presumsjonsprinsippet.

2.1.4 Miljøhensyn i form av forurensing og støy

Hovedhensynet bak vannscooterforbudet er miljøhensynene.³³ De står sterkt i den norske lovgivningen, og allmennhetens behov for stillhet og ro blir godt ivaretatt.

³¹ LA-2012-180179, datert 2013-03-06.

³² Jf.Strpl.§321.

³³ Ot.prp.nr.38, s.5 om Miljøverndepartementets begrunnelse for lovforslaget.

Det er påstått at vannscooterne forurener i form av oljesøl i vannkanten, hvilket er forsøpling, sjenerende, samt skadelig for plante- og dyrelivet i strandsonen. Dersom denne formen for forurensing har blitt målt og forsket på, foreligger det en reell begrunnelse i forbudet. Om dette faktisk har blitt gjort kan stilles spørsmål ved, ettersom Miljøverndepartementet har uttalt at de aldri har målt verdiene av forurensing fra vannscootere.³⁴ Miljøhensyn virker da vanskelig å begrunne i forhold til dagens vannscootere, i motsetning til vannscootere fra 1990-tallet. Dette begrunnet i mangel på konkrete fakta på en slik form for forurensing og på bakgrunn av EØS-avtalen artikkel 13 som sier at forbudet ikke skal kunne brukes til «*vilkårlig forskjellsbehandling*».

Et annet miljøhensyn er lyden av støy fra vannscooterne. Også her mangler empiriske data for en slik begrunnelse.³⁵ Det er klart at lyden bærer bedre over vann enn på land, men i og med det ikke foreligger noen reell begrunnelse på om det faktisk er støyende rundt bruk av vannscooter, eller ikke, vil heller ikke det hensynet stå sterkt i vektskålen i forhold til dagens vannscootere.³⁶ I mangel av en tilstrekkelig god nok begrunnelse på at forbudet ikke utgjør en «*vilkårlig forskjellsbehandling*» etter EØS-avtalen artikkel 13, synes det vanskelig å kunne begrunne vannscooterforbudet ut fra miljøforurensing i form av støy.³⁷

Likevel kan staten ved Miljøverndepartementet begrunne sine forbud i miljøhensyn, dersom det fins reelle grunner for det, for å holde en streng linje og føring for opprettholdelsen av et vannscooterforbud når de tror at bruken av vannscootere vil være i konflikt med miljøhensyn. Dette fordi hensynet til ro og stillhet ved sjøen er noe særegent som allmennheten er opptatt av. Man skal kunne nyte strandlivet i fred. Men begrunnelsen som foreligger må være begrunnet i reelle miljøhensyn, som ikke går lenger enn nødvendig i forhold til hva som er proporsjonalt, for at vannscooterforbudet kan opprettholdes.³⁸ Mangler begrunnelsen i

³⁴ <http://www.tv2.no/play/nyheter/innenriks/-vannscootere-maa-tillates-644627.html> Artikkel fra TV2 med representant fra Miljøverndepartementet, 19.september.2012.

³⁵ <http://www.tv2.no/play/nyheter/innenriks/-vannscootere-maa-tillates-644627.html> Artikkel fra TV2 med representant fra Miljøverndepartementet, 19.september.2012.

³⁶ Jf.uttalelse i Ot.prp.nr.38, s.5 under punkt 2 om at «*Det finnes ingen offisiell statistikk i tilknytning til vannscootere.*».

³⁷ Dette underbygges av det som fremkommer i RG-2008-981 under punktet «-Subsumsjonsspørsmålet» at «*Når det gjelder de nye vannscootertypers miljøaspekter har de siktede anført, og i noen grad blitt støttet av vitne som ble ført fra Sjøfartsdirektoratet og ellers av fremlagt dokumentasjon, at både støyemessig og utslippsmessig representerer disse nye typene vannscootere betydelig mindre belastning på miljøet enn om den samme personbefordringen hadde skjedd med en ordinær motordrevet småbåt.*».

³⁸ Unntak fra EØS-avtalen artikkel 11 fins i artikkel 13.

henhold til ovenforstående, synes det også vanskelig å kunne opprettholde et totalforbud ved bruk av vannscootere i Norge.

2.2 Definisjonen av båt i småbåtloven §1

2.2.1 Hva er en båt?

Definisjonen av hva som er en «båt» fremkommer av småbåtloven §1, og den lyder som følgende:

«§ 1. Definisjoner

I loven her menes med:

1. *småbåt, enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som har en største lengde på inntil 15 meter;*
2. *fritidsbåt, enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.»*

En vannscooter er en «flytende innretning» og er beregnet til bruk på vann. Den har også en kortere lengde enn «15 meter». En småbåt kan etter ordlyden i denne sammenheng forstås som en vannscooter.

Definisjonen av en fritidsbåt inneholder omtrent de samme vilkår, og en vannscooter vil også kunne falle inn under dette kriteriet.

Begrunnelsen på en småbåt og en fritidsbåt virker tilsynelatende brukbar på en vannscooter ut fra en alminnelig språklig forståelse. Og spørsmålet blir da videre om en vannscooter kan anses som en båt i lovens forstand.

2.2.2 Er en vannscooter en båt?

En vannscooter er i likhet med mange båter typegodkjent som fritidsbåt klasse C. Det tilsier at de samme regler gjelder for bruk av vannscooter som ved bruk av båt. Det er videre ingen krav om å registrere båter i Norge, men både gjennom småbåtregisteret og Securmark blir båtene registrert.³⁹ I tillegg må det betales HK-avgift på vannscootere. For å kunne inndrive

³⁹ Jf. JetTrade.no, og jf. tidligere §3 i småbåtloven som nå i praksis er opphevet ved lov 17.juni 2005 nr.77. Det er videre et forslag om å innføre registreringsplikt på vannscootere, jf. Prop.82 L, s.13.

avgiften blir vannscootere i forskrift om særavgifter⁴⁰ regnet som båt, mens i småbåtloven er en vannscooter ikke regnet som en båt som følge av en særskilt definisjon i §40. Den ulike praktiseringen i de to regelverkene gjør at man kan opprettholde et totalforbud mot bruk av vannscooter, men likevel kunne innkreve HK-avgift. Dette fordi vannscootere har motor med mer enn 9HK.⁴¹

Etter definisjonen i småbåtloven §1 kan en vannscooter i utgangspunktet fremstå som en småbåt eller en fritidsbåt. Men det finnes et unntak i småbåtloven §40, som spesifikt omhandler vannscooter og liknende mindre fartøyer.

2.3 Nærmere om småbåtloven §40

2.3.1 Norge er eneste land med vannscooterforbud

I dag er det bare Norge som har opprettholdt et tilnærmet totalforbud på vannscooterkjøring i Europa. Det tilsier at Norge står på egne bein ved håndheving av sin rett, hvilket kan være utfordrende. Dette begrunnet i at Norge ikke har andre lands lovgivning å støtte seg til. Et legitimt spørsmålet er derfor om Norge er sær når det opprettholdes et så strengt forbud.

På en side kan det nesten virke slik. Tingretten har dømt vannscooterførerne til tross for ESAs tydelige uttalelse om at sanksjonene burde la seg vente til lovgivningen var helt avklart. Domstolene følger derimot norsk lov, og kan ikke anvende EØS-retten som ikke er gjennomført. Selve håndhevingen kan da være med på å underbygge hvorfor et totalforbud mot vannscooterkjøring blir opprettholdt.

Derimot har det norske lovverket vært klar på at det var et totalforbud frem til juli 2012. Det at Norge nå nylig har sendt ut høringsforslag på oppheving av totalforbudet i form av endringer i lovverket, samt forslag til ny forskrift, kan tilsi at Norge kanskje er villig til å lempe litt på de strenge reglene. Hva som blir utfallet av den nye lovgivningen er enda ikke avklart. Spørsmålet er om Norge kommer til å fortsette med strenge regler, eller om det litt etter litt gis etter slik som Danmark og Sverige endte opp med.

⁴⁰ FOR-2001-12-11-1451, gitt i medhold av LOV-1933-05-19-11 (særavgiftsloven) §2.

⁴¹ Særavgiftsforskriften §3-15-1 og §3-15-2.

2.3.2 Definisjon av vannscooter

Det fins en egen bestemmelse som angår vannscooterkjøring. Unntaksbestemmelsen som gjelder spesifikt for bruk av vannscootere fins i småbåtloven §40 og lyder som følgende:

«§ 40. Bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer

Denne bestemmelsen gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøy som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter.

Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller om fartøy av en viss type omfattes av første ledd.

Bruk av fartøy som nevnt i første ledd er ikke tillatt.

Kommunen kan ved forskrift gjøre helt eller delvis unntak fra forbudet for nærmere avgrensede områder, der bruken ikke medfører fare for ferdselen eller allmennheten eller ulempe i form av støy eller andre forstyrrelser, og heller ikke medfører fare for nevneverdig skade på dyre- og/eller plantelivet.

Uten hinder av forbudet etter første ledd er bruk av fartøy som nevnt i [§ 38]¹ tillatt i forbindelse med:

- a) *politi-, rednings- og ambulansetjeneste, samt oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,*
- b) *Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter, og*
- c) *marinarkeologiske og andre vitenskapelige undersøkelser.*

Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra forbudet etter første² ledd for bruk av fartøy som nevnt i [§ 38]¹ til andre transportformål.»

I bestemmelsens første ledd fremgår det tydelig at vannscootere etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som «båter». Det tilsier at en vannscooter er et fartøy som kan føres på vann, men ikke er å anse som en båt. Språklig sett er det underlig at en vannscooter ikke er en båt, men ikke per definisjon. Både en vannscooter og en båt er konstruert for å føre personer på vann, på lik linje med at en bil, motorsykkel og en ATV er konstruert for å føre personer på land.

Bestemmelsen gir ikke nærmere definisjon på hva en vannscooter er. Hvordan skal man da kunne vite nøyaktig hva lovgiver mener med vannscooter, med unntak av at det er et mindre fartøy som er konstruert for å føre personer, og ikke kan betegnes som en båt? En båt er jo definert som en «småbåt» eller en «fritidsbåt» i lovens §1. Tilsynelatende faller beskrivelsen av en vannscooter under definisjonen av en båt, men likevel kan en vannscooter ikke betegnes som en båt. I særavgiftsforskriften blir vannscooter regnet som en båt og staten kan dermed innkreve HK-avgift av fartøyet, mens i småbåtloven blir vannscooter ikke regnet som en båt

og vannscooterforbudet kan dermed opprettholdes. Med slik motstridende tolkning hadde det derfor vært praktisk om lovgiver ga en mer presis definisjon siden forarbeidene heller ikke nevner noen definisjon.⁴²

Som følge av en vag definisjon i småbåtloven, blir definisjonsspørsmålet egentlig avgjort på grunnlag av utseende på en vannscooter vs en båt, og ikke på bakgrunn av spesifikasjonene, ettersom begge fartøy er konstruert for å føre personer på vann. Det kan tenkes at loven burde fått et annet navn –f.eks. vannfartøy-loven. Det blir jo et tolkningsproblem når bestemmelsen om vannscooter befinner seg i småbåtloven, men ut fra definisjonen ikke er å anse som en båt.

Bestemmelsens andre ledd sier derimot at i tvilstilfeller om hva et fartøy skal betegnes som, er det opp til Sjøfartsdirektoratet å avgjøre det hele. Lovgiver har på den måten prøvd å redde seg ut av definisjonsproblemet etter første ledd ved å legge inn en slags sikkerhetsventil.⁴³

På en annen side blir «vannscooter» mer presist definert i en forskrift⁴⁴ om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv. fra 2004. Der fremgår det i §4 bokstav q, at en vannscooter er «*[e]n farkost med skroglengde mindre enn 4 meter, utstyrt med innenbords forbrenningsmotor som driver et vannjetaggregat som hovedfremdriftsmiddel, og som er konstruert for å bli betjent av en eller flere personer som sitter, står eller kneler på, fremfor i skroget.*». Men som følge av at vannscooter ikke er definert i loven, og i stedet bortgjemt i en forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv. er det med på å skape tvil om lovgivers vilje.⁴⁵ Det er ikke gitt at tolkningsproblemet dermed er løst.

2.3.3 Forbudsbestemmelsen

Det går uttrykkelig og klart frem av småbåtloven §40 tredje ledd at bruk av fartøy som nevnt i første ledd, ikke er tillatt. Det tilsier et totalforbud ved bruk av vannscootere. Dette leddet er problematisk i forhold til EØS-avtalen, som i utgangspunktet skal gi tillatelse av slik bruk såfremt forbudet utgjør en kvantitativ importrestriksjon. Det er her ESA gjennom sine åpningsbrev til Norge har lagt til grunn at Norges totale vannscooterforbud strider med EØS-

⁴² Forarbeidene til dagens utforming av småbåtloven §40 nevner ikke noen definisjon, hvilket kan stilles spørsmål ved. Derimot diskuteres det i Ot.prp.nr.38, s.10-11 at definisjonen er vag og ikke tilstrekkelig klar, men at den «...bør kunne fungere godt nok i praksis...».

⁴³ Dette fremgår også av dommen inntatt i RG-2008-981.

⁴⁴ Forskrift av 20. desember 2004 nr.1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv.

⁴⁵ Dersom vannscooter-definisjonen var inntatt i småbåtloven §40, kunne eventuelle tolkningsproblemer vært unngått til en viss grad. Definisjonen er fra en forskrift i 2004, og vannscooterbestemmelsen i småbåtloven har vært forandret helt frem til 2010. Å ta stilling til dette i loven hadde vært mulig.

avtalen artikkel 11 og 13. Dette skal drøftes mer inngående i neste hovedkapittel, men da med hovedvekt på artikkel 11.

Det generelle vannscooterforbudet gjelder for bruk på sjøen og i vassdrag inkludert innsjøer og elver. Forbudsbestemmelsen i småbåtloven §40 tredje ledd gjorde det unødvendig å bruke andre reguleringslover som motorferdselloven, havneloven og friluftsløven. Reguleringen ble dermed forenklet i forhold til håndhevingsmyndighetene.

Etter småbåtloven §40 fjerde ledd er kommunene gitt anledning til å fravike totalforbudet i tredje ledd på nærmere vilkår. Disse unntakene skal fremkomme av en forskrift⁴⁶, som per dags dato er ute på ny høring om en eventuell endring.

I vannscooterforskriftens §1 er «*virkeområde[t]*» gitt etter småbåtloven §40 første ledd. I §2 fremkommer «*kommunens adgang til å tillate bruk av vannscooter og lignende*», hvor kommunen kan gjøre unntak fra totalforbudet, men at føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven §9 og forenklingsprinsippet skal tillegges vekt. Området det eventuelt tillates for vannscooterbruk skal være avgrenset. Den som søker om anmodning på vannscooterbruk må opplyse om hvor og når det er ønskelig å kjøre. Det er opp til kommunen å fastsette nærmere vilkår og avgrense tidsrom for bruken, men det må være begrunnet i miljø- og/eller sikkerhetshensyn. Kommunene har dermed stor skjønnsmargin i reguleringen av vannscooterbruk, hvilket gir et stort spillerom og mulighet for forskjellsbehandling over hele Norge. Likhetsprinsippet i loven blir dermed svekket på lik linje med rettsprinsippene. Dette vil likevel være forsvarlig dersom begrunnelsen er tilfredsstillende nok. Men her mener ESA norsk lov strider mot EØS-avtalen på bakgrunn av forskjellsbehandling fra kommunene og at for store områder er unntatt fra tillatt vannscooterbruk, hvilket utgjør en importrestriksjon.

Forskriftens §3 gir en viss veiledning til områder kommunen heller ikke har skjønnsmargin til reguleringen av bruken av vannscootere. Disse områdene fremkommer av skraverte felt som medfølger et kartvedlegg⁴⁷ til forskriften. Det er også opplisting av enkelte områder

⁴⁶ Forskrift 22.juni 2012 nr.567 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften).

⁴⁷ <http://geocortex.dirnat.no/silverlightviewerVS/?Viewer=Vannscooter>

kommunen ikke er tillatt å gi dispensasjon fra, samt et forbudsbelte på 500meter fra de opplistede områdene. I praksis tilsier det et totalforbud opptil 500meter fra land.⁴⁸

Likvel nevner forskriften at «[d]ersom det er nødvendig for å komme ut til et område som unntas fra forbudet, kan kommunen i forskriften fastsette at det er tillatt å kjøre vannscooter i en korridor gjennom områder som er skravert i kartvedlegget til forskriften her». Igjen er det opp til kommunen å bestemme dette, hvilket tilsier at forskjellsbehandling vil forekomme.

Bestemmelsen virker noe unødig ettersom man nødvendigvis er nødt til å komme seg utenfor forbudsbeltet som er åpnet for tillatt vannscooterbruk for i det hele tatt å kunne kjøre vannscooteren. Konsekvensen er at man ellers må slepe vannscooteren etter en båt.

Bestemmelsen er sannsynligvis gitt med tanke på at det skal være en siste utvei for dem som ikke kan slepe vannscooteren etter en båt ut til tillatt område.⁴⁹ De kan da gis tillatelse å kjøre i en korridor, men det vil være opp til kommunen i det enkelte tilfellet å avgjøre om en slik tillatelse skal gis.

Ferdsl i korridoren regulerer kommunen på nærmere vilkår begrunnet i miljøet og sikkerheten. Det er i seg selv greit nok, men man skulle tro at det holdt å ha de samme regler som for båter generelt sett i det samme området.

Forskriftens §4 regulerer «*tilsyn og straff*», hvor Statens naturoppsyn skal føre kontroll med håndhevelsen av loven og forskriften. Overtredelser straffes med bøter uansett om de er forsettlig eller uaktsomme.

Etter forskriftens §5 er det opp til kommunene å endre eller oppheve forskriften dersom ny kunnskap utgjør skade eller ulempe for miljøet. Evaluering av forskriftens gjennomføring skal foretas hvert fjerde år. Det er et bra tiltak for å følge utviklingen i samfunnet. Forskriften trådte i kraft 1.juli 2012.

Etter småbåtloven §40 femte ledd er bruk av vannscooter og lignende likevel tillatt for AMK-organene, forsvaret og ulike andre redningsorganer eller forskningsorganer. Det foreligger da forskjellsbehandling for enkelte offentlige og eller private organer i forhold til den

⁴⁸ Få områder har tillatt vannscooterbruk, det gjelder øvingsbaner i forbindelse med konkurransekjøring. Tillatte områder er i Ørlandet kommune, jf. «Forskrift om unntaket fra forbudet mot vannscooter og liknende, Ørlandet kommune, Sør-Trøndelag»: <http://www.lovdato.no/for/lf/sj/tj-20100519-0736-0.html>, og ved Hjellevad utenfor Bergen kommune og i Askvik i Os kommune, jf. <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Scooter-syndere-fikk-30000-i-bot-2748993.html#.UV38-pMqzNs>

⁴⁹ Hvilket er praksis ved vannscooterkonkurranser.

hverdagslige private person. Miljøhensynet gjelder dermed ikke i så stor grad, men sikkerhetshensynet er opprettholdt, noe som kan være forsvarlig nok og legitimt.

Videre kan kongen ved forskrift gjøre unntak fra totalforbudet til andre transportformål, jf.sjette ledd.

2.3.4 Vurdering

Som tidligere nevnt er høringsforslag sendt ut om endring av småbåtloven §40, samt av forskriften. Forandringer er bra ettersom begrunnelsen for miljøhensynene ikke gjør seg like sterkt gjeldende for dagens vannscootere i forhold til dem produsert på 1990-tallet. At lovgiver følger utviklingen av fartøyene og tilpasser lovgivningen deretter, er positivt.

Sammenhengen i regelverket om vannscooterforbudet i Norge virker heller ikke alltid like gjennomtenkt. Dette gjelder konsekvenser av definisjonen og sammenhengen over hva som er praktisk i forhold til vannscooterbruk og regulering av håndhevingen.

Å finne definisjonen av vannscooter i småbåtloven ville vært lettere tilgjengelig for enhver på bakgrunn av at forskrifter ikke er like allment tilgjengelige. Definisjonen som fremgår av forskriften burde derfor vært inntatt i loven. En korridor ut til tillatt område burde også vært en selvfølge, og ikke bare det at kommunen kan tillate det gjennom en forskrift «*[d]ersom det er nødvendig*». Dette kan tyde på at man må søke om å få kjøre i en korridor gjennom forbudsbeltet dersom man ikke har ressurser til å slepe⁵⁰ vannscooteren etter en båt. Håndhevingen av om man kjører i eller utenfor en korridor synes praktisk vanskelig å håndtere på meteren. Det samme gjelder om man befinner seg 450meter eller 500meter fra land. En oppmerking av forbudsgrenser vil være altfor ressurskrevende, både tidsmessig og økonomisk med tanke på at Norge har en lang kystlinje og mange innsjøer/vassdrag. Derimot er det nevnt i Prop.82 L om det nye lovforslaget, at en App⁵¹ på mobiltelefonen kunne gjort det lettere å finne ut hvor grensene på både korridoren og forbudsbeltet er.⁵² Igjen er det da forutsatt at alle som kjører vannscooter har med seg en smarttelefon som kan laste ned en slik App, samt at det er dekning på det mobile nettverket hvor man befinner seg. Den neste konsekvensen kan da bli om det skal være tillatt å bruke mobiltelefon under kjøring av vannscooter, dersom man sammenligner med forbudet av å bruke håndholdt mobiltelefon

⁵⁰ Praksis ved vannscooterkjøringskonkurranser.

⁵¹ App = applikasjon/et program du kan laste ned på smarttelefon eller et nettbrett.

⁵² Prop.82 L, s.12.

under kjøring av bil. Enda en konsekvens vil være at det mobile nettverket må utbygges, ettersom det midtfjords ikke alltid er dekning for telefonsamtaler. Uten dekning vil en App da fungere dårlig. For å gjøre det enklest mulig for alle parter, ville tillatt vannscooterkjøring under samme vilkår som for båter da vært det beste. Vilkårene gjelder da minstealder, førerprøve, HK-avgifter, fartsbegrensninger, avstander fra badende, akvakulturanlegg, oppdrettsanlegg osv.

2.4 Retningslinjer for håndhevingen

2.4.1 Ulik håndheving av småbåtloven §40

Frem til 2012 har det vært forskjellsbehandling i håndhevingen av vannscooterforbudet. Noen vannscooterførere ble stoppet og slapp unna med en advarsel (OPS, såkalt «oppgjort på stedet»), andre har fått bøter, eller i enkelt tilfeller fått beslaglagt sin vannscooter.⁵³ Noen forelegg gitt fra politiet har endt i tingretten som følge av at forelegget ikke ble godtatt. Igjen førte dette til at ulike rundskriv ble sendt ut for nærmere beskrivelse av gjennomføringsmåten på sanksjoner av vannscooterførere som kjører ulovlig.

2.4.2 Politiets håndhevingsrundskriv

I 2009⁵⁴, 2010⁵⁵ og 2011⁵⁶ sendte Politidirektoratet ut rundskriv om hvordan politidistriktene skulle håndheve vannscooterforbudet i forhold til småbåtloven §40, og annen generell sjøtjeneste. Det gjennomgående teamet var betydningen av politiinnsats for å bedre sjøsikkerheten gjennom å forebygge ulykker og hindre ulovligheter. Det presiseres i rundskrivene at overtredelser av vannscooterforbudet skal anmeldes som følge av retningslinjene i riksadvokatens rundskriv fra 2009,⁵⁷ som nå er opphevet og erstattet med riksadvokatens rundskriv fra 2012,⁵⁸ som igjen er delvis opphevet og erstattet med riksadvokatens håndhevingsdirektiv fra 2013.⁵⁹

⁵³ Inndraging av ting er tillatt dersom det har blitt brukt i en straffbar handling, jf. strl. §35 andre ledd.

⁵⁴ RPOD-2009-8.

⁵⁵ RPOD-2010-6.

⁵⁶ RPOD-2011-9.

⁵⁷ RA-2009-376.

⁵⁸ RA-2012-1417.

⁵⁹ Se oppgavens punkt 2.4.5.

2.4.3 Riksadvokatens rundskriv juli 2012

Riksadvokatens rundskriv fra 2009, ble opphevet og erstattet med rundskrivet fra 2012.⁶⁰

Rundskrivet går spesifikt ut på håndheving av vannscooterforbudet i småbåtloven §40.

Det presiseres at forbudet skal håndheves fullt ut for alle typer scootere, uavhengig av EØS-opprinnelse eller ikke. Dette er bakgrunnen for at ESA i sitt åpningsbrev hevder at norsk rett strider mot EØS-avtalen. Neste hovedkapittel vil ta for seg denne problemstillingen.

Videre sier rundskrivet at de saker som ikke var avgjort ved rettskraftig dom eller vedtakelse av forelegg før 1.juli 2012, skal henlegges.

2.4.4 Vannscooterforskriften⁶¹

For å lette på reguleringen og eventuelle skjønn hos kommunen, kom en ny forskrift som trådte i kraft 1.juli 2012. Den ble sendt ut på ny høring i januar 2013.

For gjennomgang av forskriftens bestemmelser, se punkt 2.3.3. Nærmere forklaring på forskriften fins også i et rundskriv fra Miljøverndepartementet.⁶²

Grunnlaget for at forskriften ble sendt ut på ny høring, var for å lette enda mer på kommunens skjønnsadgang i reguleringen av vannscooterbruk. Nærmere presisering av håndhevingen, samt dispensasjoner fra totalforbudet skal være med på å forenkle saksbehandlingen.

Endringen i forskriften går ut på å oppheve totalforbudet, men likevel opprettholde et forbud opptil 500meter fra land og verneområder, med en eventuell mulighet for en åpen korridor ut til tillatt område. Se nærmere kapittel 6.

2.4.5 Nytt håndhevingsdirektiv 15.januar 2013

Nye retningslinjer fra riksadvokaten⁶³ på hvordan politiet og statsadvokatembeter skulle håndheve vannscooterforbudet i forhold til dem som har kjørt vannscooter etter 15.januar 2013 ble gitt. Overtredelser av småbåtloven §40 tredje ledd skal etter denne dato ikke lenger behandles etter riksadvokatens håndhevingsdirektiv fra 6.juli 2012. Likevel skal de saker som

⁶⁰ RA-2012-1417.

⁶¹ Forskrift 22.juni 2012 nr.567 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften).

⁶² T-2012-2, datert:2001-03-03.

⁶³ Brevreferanse 2012/01417-023 KAK/ggr 544, datert:15.01.2013.

ikke endelig var påtalemessig avgjort innen 15.januar 2013 behandles etter riksadvokatens håndhevingsdirektiv fra 6.juli 2012.

Direktivet påpeker at forbudet mot bruk av vannscooter etter småbåtloven §40 tredje ledd, jf.første ledd, fortsatt skal håndheves for alle typer vannscootere, forutsatt at kjøringen finner sted i sjø som omfattes av områder beskrevet i vannscooterforskriftens §3 første ledd, og i vassdrag inkludert innsjøer i et heldekkende belte på 500meter ut fra land eller verneområder. Det opplyses også at kjøring utenfor disse områder ikke vil bli irettført. Det tilsier at det ikke lenger er et totalforbud mot bruk av vannscooterkjøring.

Neste kapittel drøfter EØS-reglene. Deretter skal kapittel 4 se hen til hva som har skjedd i andre land, mens kapittel 5 gjennomgår rettspraksis.

3 Eøs-avtalen

3.1 Innledning

I perioden 1989 til 1992 ble EØS-avtalen fremforhandlet og inngått av Norge, Sverige og Island. EØS-avtalen ble gjennomført i norsk rett ved EØS-loven i 1992. Hovedformålet med EØS-avtalen er å regulere samhandel og økonomiske forhold mellom EFTA-landene (Island, Liechtenstein og Norge) og EU-landene. Avtalen skal styrke det indre marked i Europa der reglene om konkurranse og de fire friheter; fri utveksling av varer, tjenester, arbeidskraft og kapital, står sentralt.⁶⁴

EØS-avtalen er dynamisk i den grad den skal inkorporere nye direktiv som er gjeldende for det indre marked i EU. Det tilsier at Norge er moralsk bundet til å implementere de direktiv EU kommer med som angår det indre marked.

EFTAs overvåkningsorgan (ESA) er gitt suverenitet vedrørende håndhevelsen av EØS-reglene i EFTA-landene.⁶⁵ Dette tilsier at ESA skal føre kontroll på at Norge følger de EU-direktiv som er implementert i norsk rett.⁶⁶

Gjennom utformingen av EØS-reglene har medlemslandene i EFTA-delen av EØS mulighet til å delta i saksforberedelsen og foreslå endringer eller nye regler via folkerettslige forpliktelser. Mens internt i Norge må det foreligge enstemmig vedtagelse i Stortingets EØS-utvalg før reglene blir gjeldende. Slik sett kan EØS-medlemmene gjennom reservasjonsretten hindre at EU-vedtak blir gjort gjeldende i EFTA-delen av EØS. Likevel kan ESA og EFTA-domstolen gjøre vedtak som får direkte virkning for Norge.⁶⁷

Videre sier EØS-loven §1 at EØS-avtalen «...skal gjelde som norsk lov...». Dette tilsier at Norge må rette seg etter de regler som fremgår av EØS-avtalen, og som Norge har forpliktet seg til å følge. Dersom det foreligger motstrid mellom EØS-retten og annen norsk lovgivning følger det av EØS-loven §2 at bestemmelsene i EØS-loven skal gis forrang.

⁶⁴ Jf.EØS-avtalen artikkel 1.

⁶⁵ ESAs årsrapport (2011) s.10.

⁶⁶ Se ODA-avtalen artikkel 5 nr.1 bokstav a, som sier at EFTA-statene skal oppfylle sine forpliktelser etter EØS-avtalen og ODA-avtalen.

⁶⁷ ESAs årsrapport (2011) s.10.

3.2 EUs fritidsbåtdirektiv

Direktiv 94/25/EF er EU-direktivet som regulerer vannscooterenes tekniske spesifikasjoner, også kalt fritidsbåtdirektivet.⁶⁸ Dette er inkorporert i norsk rett gjennom EØS-loven, og gjelder derfor fullt ut i Norge.

Direktivet er en del av reguleringen i EU og EØS sitt indre marked med fri flyt av varer, personer, tjenesteytelser og kapital. Fritidsbåtdirektivet omhandler spesifikasjonene til «*fritidsfartoejers sikkerhed*»⁶⁹, og skal sikre at det ikke kommer hindringer i samhandelen og forskjellige konkurransevilkår i det indre markedet. Direktivet oppstod for å få en harmonisering i de ulike landenes nasjonale lovgivning, slik at hindringene for den frie handel ble fjernet. Det er kun de nødvendige kravene til utforming og spesifikasjoner for fritidsfartøy med en minimums lengde på 2.5meter og med en maks lengde på 24meter, som fremkommer av direktivet. Slike krav øker sikkerheten til fartøyene, samt begrenser forurensingen av ulike avfallsstoffer i naturen og miljøet.

Av artikkel 1 stykke 2 i EU-direktivets kapittel 1, spesifiseres det at reglene gjelder alle typer fartøy uansett fremdrivingsmiddel, såfremt lengden på fartøyet er mellom 2.5meter og 24meter. I stykke 3 er det opplistet hvilke fartøy som ikke er omfattet av direktivet, og i bokstav d, er det nevnt «*motordrevne surfbraetter, «personlige» fartoejer og andre lignende motordrevne fartoejer.*». Hva som ligger i tolkningen av «*...andre lignende motordrevne fartoejer.*» er imidlertid uvisst. På en side kan det tolkes som en vannscooter av den grunn det ikke er nevnt i direktivet i det hele tatt. Derimot har man motsetningen i stykke 2 som sier «*...alle typer fartoejer uanset fremdrivingsmidlet...*», og kan tolkes dit hen at det også angår vannscootere. Etersom forarbeidene til direktivet ikke nevner noe, vil den sistnevnte forståelse legges til grunn videre i oppgaven. Dette fordi hovedregelen fremgår av stykke 2, mens unntakene er i stykke 3.

EU-direktivet er gjennomført ved forskrift⁷⁰ til norsk lovgivning, og ut fra forskriftens virkeområde i §2 første ledd bokstav b, gjelder reglene om konstruksjon og produksjon også vannscootere. Siden EU-direktivet er implementert til norsk rett, må Norge forholde seg til de angitte reglene.

⁶⁸ Link til fritidsbåtdirektivet: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0025:da:NOT#texte>

⁶⁹ Jf.dansk versjons innledningsord av Direktiv 94/25/EF.

⁷⁰ Forskrift av 20.desember 2004 nr.1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv.

Det at Norge formelt sett ikke er medlem av EU, men av EØS-avtalen, gjør at Norge kan hindre adgangen til å implementere samtlige direktiv EU kommer med. Dette i form av en veto-rett.⁷¹ Likevel er Norge bundet moralsk sett, men ikke rettslig til å gjennomføre de EU-direktiv som omhandler de fire friheter på det indre marked. Dette på bakgrunn av at Norge er bundet opp av EØS-avtalen gjennom EØS-loven §1. Norge kan ikke la være å innføre enkelte direktiv fordi da vil det ikke lenger være et ensartet marked. Derfor er Norge bundet moralsk sett.

Fritidsbåtdirektivet sett i sammenheng med EØS-avtalens formål tilsier at det ikke skal foreligge hindring i adgangen til import, eksport og transport av fritidsbåtfartøy, hvilket også gjelder vannscootere.⁷²

Under punkt 3.3, 3.4 og 3.5 tar oppgaven for seg de aktuelle punkter i EØS-avtalen artikkel 11 som kan få konsekvenser for vannscooterforbudet i Norge. Rettere sagt blir spørsmålet om norsk lovgivning i småbåtloven §40 strider mot EØS-avtalen artikkel 11 om fri flyt av varer og importrestriksjoner, hvilket behandles i punkt 3.6 og 3.7.

3.3 EØS-avtalen artikkel 11

Det er fire hensyn bak bestemmelsen. Regelen i EØS-avtalen artikkel 11 er gitt med bakgrunn i hensynet til fri flyt av varer, tjenester, arbeidskraft og kapital.⁷³ Formålet er at det ikke skal foreligge handelshindringer innad i det indre markedet. Avtaler skal kunne inngås på kryss av landegrensene uten at det foreligger en hindring.

EØS-avtalen artikkel 11 lyder som følgende:

«Art 11. Kvantitative importrestriksjoner og alle tiltak med tilsvarende virkning skal være forbudt mellom avtalepartene.»

Ettersom Norge er bundet av EØS-avtalen artikkel 11, tilsier det at Norge må forby kvantitative importrestriksjoner. Hovedspørsmålet blir da om Norge gjennom sitt vannscooterforbud er med på å utføre en kvantitativ importrestriksjon. For at vannscooterforbudet skal være lovlig og ikke utgjøre en kvantitativ importrestriksjon, må

⁷¹ Se EØS-loven §4 som sier «...skal ikke ha tvangskraft i Norge.».

⁷² Jf.fritidsbåtdirektivets tillegg i Direktiv 2003/44/EF.

⁷³ Jf.EØS-avtalen artikkel 1.

reglene være begrunnet i et legitimt hensyn som er proporsjonalt.⁷⁴ Vurderingstemaet går igjen i hele den europeiske retten gjennom eksempelvis EMK, EU og EØS.

Forbudet eller restriksjonen «...skal ikke kunne brukes til vilkårlig forskjellsbehandling eller være en skjult hindring på handelen mellom avtalepartene.», jf.EØS-avtalen artikkel 13 siste setning. I vurderingen av om bruksforbudet er formelt eller reelt,⁷⁵ vil det avklares om det foreligger en importrestriksjon.

En importrestriksjon tilsier etter en alminnelig språklig forståelse at det legges begrensninger på enkelte varer som kan importeres fra andre medlemsland. I forhold til vannscootere vil et totalforbud på vannscooterbruken få konsekvenser i form av at ingen kjøper varen, som igjen fører til at ingen importerer varen som følge av at den ikke kan selges grunnet mangel på etterspørsel. For enkelte bedrifter som selger fartøy til bruk i vassdrag, innsjø og sjø, vil dette til slutt føre til økonomiske konsekvenser for eksportøren og fabrikanten på bakgrunn av at bedriften ikke kan selge varen. Slik sett kan et vannscooterforbud utgjøre en importrestriksjon.

Spørsmålet er om importrestriksjonen av vannscootere er kvantitativ.

Ordlyden kvantitativ vil etter en alminnelig språklig forståelse tilsi at man går i bredden. Det at man forbyr en vare over hele linjen, eller bare i en viss grad av alle produksjoner av varen. Her er det to mulige utfall; på den ene siden vil forbudet over hele linjen tilsi en kvantitativ importrestriksjon, mens på den andre siden vil det ikke foreligge en kvantitativ importrestriksjon. Videre må begge disse utfallene begrunnes i et legitimt hensyn og samtidig være proporsjonalt.

Etter Vannscotersaken⁷⁶ uttalte EU-domstolen at ikke-diskriminerende bruksreguleringer er importrestriksjoner i den grad de hindrer produktets markedsadgang. Men hva som ligger i begrepet «hindrer produktets markedsadgang» fremgår ikke av dommen.⁷⁷

Norge forbyr bruk av samtlige vannscootere etter småbåtloven §40. Dette tilsier at vannscootere produsert innenfor EØS-området eller utenfor, er forbudt. Det er altså et

⁷⁴ Jf.også utformingen av EØS-avtalen artikkel 13.

⁷⁵ Case C-142/05, premiss 25, hvor det uttales at det avgjørende for vurderingen er det reelle bruksområdet, og ikke det formelle.

⁷⁶ Case C-142/05.

⁷⁷ Perspektiv 01/10 fra Stortingets Utredningsseksjon s.2 om «Sammendrag».

totalforbud over hele linjen, en importrestriksjon som angår alle typer vannscootere rettslig sett. Dermed er det ingen forskjellsbehandling ettersom det gjelder et indirekte diskriminerende tiltak.

Derimot er det sagt at dersom mer enn 40% av vannscooteren er produsert utenfor EU, vil det være en vannscooter som ikke omfattes av reglene i EØS-avtalen.⁷⁸ Ut fra dette kan man tolke at dersom en vannscooter består av deler hvor mer enn 60% er produsert og sammensatt innenfor EU, vil den være tillatt, som følge av at den da er CE-godkjent.

Men regelen kan ikke tolkes slik, da Norge står fast på sin praksis om at det skal slås hardt ned på bruk av vannscootere.⁷⁹ Dette til tross for at andre fritidsfartøy som er CE-godkjent er lovlig å bruke. Etter dette kan det vanskelig sies at forbud mot bruk av vannscootere ikke er omfattet av en kvantitativ importrestriksjon.

Punkt 3.4 skal se nærmere på om tiltak som forbyr varer over hele linjen er å anse som en kvantitativ importrestriksjon i forhold til EØS-avtalen artikkel 11.

3.4 Tolkningen av «fri flyt av varer»

Hvordan skal regelen forstås? Etter en alminnelig språklig forståelse av ordlyden «fri flyt av varer» tilsier det at restriksjoner ikke skal forekomme. Man skal på samme konkurransevilkår kunne selge, importere, eksportere varer i den grad man selv ønsker. Det skal ikke forekomme hindringer som skal hemme den enkelte forbruker eller næring, privat eller offentlig.

Kontraktinngåelse på kryss av landegrenser skal ikke være noe problem, slik at eksport og import på det indre marked skal være åpent. Det er hovedhensikten bak EU og EØS.

Foreligger det objektivt sett en importrestriksjon av en vare er det en hindring av markedsadgangen, men er det legitimt begrunnet og samtidig proporsjonalt vil det anses en akseptabel hindring av markedsadgangen, jf.EØS-avtalen artikkel 13.

Det følger av EØS-avtalen artikkel 8 nr.2 at artiklene 10 til 15, kun får anvendelse «...for produkter med opprinnelse i avtalepartene.», med mindre annet er særskilt bestemt.

⁷⁸ Jf.Protokoll 4, avdeling II, artikkel 2 nr1 bokstav b, og jf.sjette avsnitt under «Lagmannsrettens vurdering» i LA-2012-180179.

⁷⁹ Jf.Riksadvokatens håndhevingsdirektiv: Brevreferanse 2012/01417-023 KAK/ggr 544, datert:15.01.2013.

Opprinnelsesreglene er inntatt i protokoll 4.⁸⁰ Dette tilsier at bruksregulering av et produkt ikke kan angripes med bakgrunn i reglene om fritt varebytte dersom en vare ikke har sin opprinnelse i et EØS-land. Med andre ord – varer produsert utenfor Europa, vil ikke kunne anvendes i forhold til EØS-reglene.

Reglene om opprinnelsesland var et av hovedtemaene i RT-2004-834 som blant annet gjaldt overtredelse av vannscooterforbudet i småbåtloven §40. Høyesterett drøftet forholdet mellom EØS-avtalen artikkel 11 og småbåtloven §40, og kom til at artikkel 11 ikke kunne anvendes på bakgrunn av at vannscooteren ikke var produsert i EØS-området. For nærmere om denne dommen, se punkt 5.1.

I forhold til EØS-avtalen artikkel 11, må en importrestriksjon ha en årsakssammenheng mellom regelen og den påståtte hindringen.⁸¹ Når det gjelder vannscooterforbudet i småbåtloven §40, som er hindringen, og regelen som fremgår av EØS-avtalen artikkel 11, påstår den norske stat at det foreligger en årsakssammenheng begrunnet i miljø- og sikkerhetshensyn, slik at det ikke foreligger en importrestriksjon i reell tilstand.⁸²

Derimot hevder ESA at det foreligger en importrestriksjon i både formell og reell tilstand da den norske stat har forsøkt å unngå og rette seg etter fritidsbåtdirektivet⁸³ som er implementert i norsk rett gjennom forskrift^{84, 85}.

Direkte og indirekte diskriminerende tiltak utgjør nesten alltid en importrestriksjon. Tiltak som er rettet mot varer fra andre medlemsland utgjør direkte diskriminerende tiltak, mens tiltak som rettslig sett får lik anvendelse på innenlandske og utenlandske varer er indirekte diskriminerende tiltak. De tiltak som virker likt på både innenlandske og utenlandske varer er å anse som ikke-diskriminerende tiltak. Dette fordi ingen blir favorisert. Vannscooterforbudet i Norge kan anses å være et indirekte diskriminerende tiltak ettersom det angår et fartøy som blir diskriminert i forhold til andre fartøy.

Importrestriksjonen i EØS-avtalen artikkel 11, kan likevel opprettholdes dersom det enkelte tiltaket kan begrunnes i et legitimt hensyn, samt er proporsjonalt.⁸⁶ Spørsmålet er dermed om

⁸⁰ Jf.EØS-avtalen artikkel 9 nr.1 første setning.

⁸¹ Dette følger av adekvansprinsippet.

⁸² Jf.Høringsnotat i Miljøverndepartementet om «Forslag om forskrift om bruk av vannscooter» under punkt 1.

⁸³ Direktiv 94/25/EF.

⁸⁴ Forskrift av 20.desember 2004 nr.1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv.

⁸⁵ Jf.Høringsnotat i Miljøverndepartementet om «Forslag om forskrift om bruk av vannscooter» under punkt 1, og jf.Pressemelding datert 3.10.2012 fra ESA nr.60 fra 2012.

begrunnelsen i det norske vannscooterforbudet etter småbåtloven §40 tredje ledd, er begrunnet i legitime hensyn og om de er proporsjonale.

Blir vannscooterforbudet begrunnet i de overnevnte hensyn om legitimitet og proporsjonalitet, vil hindring i adgangen til fri flyt av varer ikke bli berørt av EØS-avtalen, og dermed ikke utgjøre en kvantitativ importrestriksjon. Hensikten bak EØS-samarbeidet vil da ikke stå i konflikt med det norske forbudet ved bruk av vannscootere.

3.5 ESAs begrunnelse for at Norge ikke oppfyller kravene

Norsk lovgivning legger opp til et totalforbud ved bruk av vannscootere, selv om det i skrivende stund er sendt ut nye forslag på høring.

ESA mener at Norge, gjennom totalforbudet ved bruk av vannscooter, ikke oppfyller kravene til EØS-avtalen artikkel 11. Dette som følge av at det foreligger en importrestriksjon,⁸⁷ hvilket strider mot EØS-avtalens formål om fri flyt av varer. Fritidsbåt direktivet omhandler derimot bare tekniske spesifikasjoner til fritidsfartøy, og er ikke problematisk i forhold til vannscooterkjøringforbudet i Norge.

I følge forarbeidene⁸⁸ til vannscooterforskriften fremgår det at ESA første gang åpnet traktatbruddprosedyre mot Norge i juni 2004 som følge av manglende høring i EØS av regelverket i småbåtloven §40. Et supplerende åpningsbrev i juli 2009 anførte ESA at regelverket strider mot EØS-avtalen artikkel 11 og 13 ved at vannscooterforbudet utgjør en ulovlig importrestriksjon.⁸⁹ Den gang mente ESA at totalforbudet burde oppheves, og heller bli forbudt i områder som kom i konflikt med miljø- og sikkerhetshensyn.

Saken ble stilt i bero i påvente av EU-domstolens uttalelse i to saker mot Sveriges regelverk for bruk av vannscootere og mopeder. Og dette var grunnen til at den nye norske vannscooterforskriften ikke kom før 22.juni 2012. Som gjennomgått i punkt 2.3.3 gir forskriften et forbudsbelte på 400meter fra land i sjø, mens 500meter fra land i vassdrag og innsjø.

⁸⁶ Jf. det gjennomgående vurderingstema i EMK-, EU- og EØS-tilfeller. Jf. også lagmannsrettens dom i RT-2004-834, som også henviser til EU-domstolens «Cassis de Dijon».

⁸⁷ Jf. EØS-avtalen artikkel 11.

⁸⁸ PRE-2012-06-22-567.

⁸⁹ EØS-avtalen artikkel 13 omhandler unntakene som kan lovliggjøre forbud og restriksjoner.

Forarbeidene til vannscooterforskriften i punkt 1 om «Saksfremstilling» nevner at «[d]epartementet har lagt til grunn at regelverket er forenlig med EØS-avtalen.». Og at det er begrunnet i miljø- og sikkerhetshensyn.

Spørsmålet er om begrunnelsen i miljø- og sikkerhetshensyn er tilstrekkelig. Man må kunne forvente at regelverket faktisk er gjennomgått, og ikke bare legge det til grunn, slik at rettsprinsippene overholdes. Når uttrykket «*har lagt til grunn*» blir brukt i overnevnte sammenheng kan det tilsi at regelverket ikke er nøye nok gjennomgått. Det kan være grunn til å undre om regelverket er mangelfullt når småbåtlovens forarbeidene sier at det ikke fins noen «...*offisiell statistikk i tilknytning til vannscootere*.».⁹⁰ Dermed vil det også være grunnlag for å stille spørsmål omkring dette når Miljøverndepartementet uttaler at de ikke har noen empiriske målinger på hvilke eventuelle miljøkonsekvenser bruk av vannscooter har.⁹¹ Derimot kan setningens ordvalg være nøye gjennomtenkt som følge av en vanlig uttrykksmåte, eller ettersom reglene er begrunnet i miljø- og sikkerhetshensyn. Miljøverndepartementet mener vannscooterkjøringen utgjør en større risiko i forhold til miljø og sikkerhet enn andre fritidsbåter som følge av bruken.⁹²

Forarbeidene nevner videre at forslaget til forskriften likevel vil opprettholde «...*et generelt forbud mot bruk av vannscootere, kombinert med dispensasjonsadgang for kommunene*.». Hvilket begrunnes i miljø- og sikkerhetshensyn i form av å beskytte «...*naturverdier og høyt konfliktpotensial*...». Dermed innføres et totalforbud innenfor skraverte områder oppgitt på kartvedlegg⁹³ til forskriften, hvor kommunen ikke kan tillate vannscooterbruk. Dette ble på nytt sendt til høring i EØS og nasjonalt i mars 2011.⁹⁴ EØS på sin side opprettholdt sine påstander om at norsk lovgivning strider mot EØS-avtalen.

Videre i forarbeidene til vannscooterforskriften gjennomgås ulike kommentarer til alle bestemmelsene i forskriften under punkt 4 om «Spesialmotiver», uten at det nevnes mer inngående her, da de omtrent er lik hva som fremkommer av selve vannscooterforskriften.

ESA sendte 3.oktober 2012 enda et nytt åpningsbrev til Norge, hvor de hevder at heller ikke det nye regelverket er i samsvar med fri flyt av varer i EØS-avtalen artikkel 11.

⁹⁰ Ot.prp.nr38, s.5.

⁹¹ <http://www.tv2.no/play/nyheter/innenriks/-vannscootere-maa-tillates-644627.html> Artikkel fra TV2 med representant fra Miljøverndepartementet, 19.september.2012.

⁹² Jf.PRE-2012-06-22-567, fjerde avsnitt i punkt 1 om «Saksfremstilling». (Dokumentet mangler sidetall).

⁹³ <http://geocortex.dirnat.no/silverlightviewerVS/?Viewer=Vannscooter>

⁹⁴ Jf.PRE-2012-06-22-567, siste avsnitt i punkt 1 om «Saksfremstilling». (Dokumentet mangler sidetall).

Hovedproblemet er omfanget av det skraverte området med vannscooterforbud som følger vannscooterforskriften, sett i sammenheng med at kommunen ikke kan dispensere fra det, samt at kommunen i tillegg kan nekte adgang til vannscooterbruk flere steder. ESA mener det da ikke foreligger noen reell åpning for bruk av vannscooter. Likevel fremhever ESA at et generelt forbudsbelte med tilhørende begrensninger slik som i Danmark kan være en mulig akseptabel løsning, uten at det er tatt nærmere standpunkt til det.⁹⁵ Dette er bakgrunnen for at det 15.januar 2013 ble sendt ut nytt høringsforslag til endring av vannscooterforskriften.⁹⁶ Der foreslås totalforbudet i småbåtloven §40 og forskriften fra 22.juni 2012 opphevet og erstattet med en ny forskrift om bruk av vannscooter. ESA og Norge fører en løpende dialog frem til høringen er avgjort.

3.6 EØS-reglene anvendt på nasjonal lovgivning

Hvordan er overføringsverdien til norsk rett? Alle vedtak, deriblant lover, skal i følge Høyesteretts praksis begrunnes. En begrunnelse vil øke bevisstheten til lovanvenderen, samt være med på å gjøre forholdet gjennomsiktig og etterprøvbart. Valg og vurderinger som Høyesterett har fremlagt er med på å skape en bredere forståelse av hvorfor forholdet endte som det gjorde i den konkrete saken. Dette skaper rettsikkerhet og forutberegnelighet.

Når EØS-reglene brukes i forhold til norsk lovgivning, må eksempelvis vannscooterforbudet i småbåtloven §40 kunne begrunnes ut fra legitime hensyn, samt være proporsjonale, for å unngå at bestemmelsen i realiteten utgjør en importrestriksjon som ikke forenes med de avtaler Norge er bundet av gjennom internasjonale traktater.

EØS-avtalen artikkel 11 er begrunnet i «...*hensynet til offentlig moral, orden og sikkerhet, vernet om menneskers og dyrs liv og helse, plantelivet, nasjonale skatter av kunstnerisk, historisk eller arkeologisk verdi eller den industrielle eller kommersielle eiendomsrett.*».⁹⁷ Det vil si at forbud som begrunnes i disse hensyn skal være fullt lovlig i nasjonal lovgivning, og vil ikke utgjøre et forbud eller restriksjoner på import, eksport eller transitt av varer.

Det norske vannscooterforbudet er begrunnet i miljøhensyn i form av støy og forurensing, samt i sikkerhetshensyn i form av at ulykker kan skje som følge av høy fart og brå bevegelser

⁹⁵ Jf.Høringsnotat om forslag om forskrift om bruk av vannscooter, punkt 1.

⁹⁶ Sakens utfall er enda ikke avklart, selv om høringsfristen var 17.april 2013. Stortinget har kun hatt saken oppe til første behandling, 14.mai 2013.

⁹⁷ Jf.EØS-avtalen artikkel 13 første setning.

på sjøen. I vurderingen om hensynet til legitimitet er oppfylt, kan det ses hen til de hensyn som er opplistet i EØS-avtalen artikkel 13. De samsvarer til en viss grad med de miljø- og sikkerhetshensyn som den norske stat har begrunnet vannscooterforbudet i.

Begrunnelsen må være proporsjonal hvilket tilsier at stillingsforholdet mellom lovverket og begrunnelsen for forbudet må være rimelig og fornuftig, men ikke gå lenger enn det som er nødvendig. Det er altså behovsprinsippet som skal dekkes i forhold til hvordan lovgivningen skal være.

Hensynet til legitimitet og proporsjonalitet er kumulative vilkår, hvilket forutsetter at begge må være oppfylte for å ikke resultere i et forbud som utgjør en kvantitativ importrestriksjon etter EØS-avtalen artikkel 11.

Ut i fra den nasjonale lovgivningen kan dette vurderingstema i EØS-retten overføres, ettersom nasjonal lovgivning ikke skal gå lenger enn det som er nødvendig. Dette følger av behovsprinsippet, som tilsier at reglene ikke skal være strengere enn nødvendig.⁹⁸

Vilkårene kan igjen stykkes opp i undervilkår som forbudets egnethet, nødvendighet og forholdsmessighet, hvilket punkt 3.7 drøfter.

3.7 Foreligger det motstrid mellom EØS-avtalen og norsk rett?

Sett de overnevnte drøftelsene av EØS-avtalen i sammenheng med den norske lovgivningen i småbåtloven §40, må man objektivt sett forsøke å fastslå om det norske forbudet strider mot EØS-avtalen.

Ut fra småbåtloven §40 tredje ledd og fjerde ledd, er det et totalforbud mot bruk av vannscootere. Spørsmålet er om vannscooterforbudet utgjør en kvantitativ importrestriksjon etter EØS-avtalen artikkel 11.

Som punkt 3.6 nevner må man se hen til vannscooterforbudets egnethet, nødvendighet og forholdsmessighet i forhold til det som fremgår av EØS-avtalen artikkel 11.

⁹⁸ Behovsprinsippet fremkommer eksempelvis også i Politiloven §6 andre ledd hvor politiets bruk av makt ikke skal utøves i større grad enn det som er nødvendig i det konkrete tilfellet. Det samme vil gjelde her.

Først må det ses hen til forbudets egnethet. ESAs formelle åpningsbrev fra 3.oktober 2012,⁹⁹ innvender at det er et problem med systemet i vannscooterforskriften. Først og fremst at kommunene i prinsippet ikke er forpliktet til å utpeke alle områder bruk av vannscooter kan være tillatt, og som ikke utgjør en fare for de områder forskriften nevner. Dersom en søker om å få kjøre vannscooteren i en viss periode et bestemt sted, er heller ikke kommunen her forpliktet til å vurdere andre «åpningstider» utover det som er søkt om.¹⁰⁰

ESA mener at det vil være umulig for kommunene å regulere de relevante områdene som kan åpnes for bruk av vannscooterkjøring.¹⁰¹ I tillegg ekskluderer forskriften mange ulike store områder fra muligheten til bruk av vannscooter.¹⁰²

På en side vil vannscooterforbudet være praktisk i form av at ulykker på sjø/vann kan reduseres som følge av man til dels unngår høy fart, brå vendinger, mye bølger, faren for å falle på sjøen, mindre forurensing og støy som sjenerer andre folk og dyre- og planteliv, slik staten hevder. Forbudet må derfor anses egnet.

Derimot er det forskjellsbehandling i forhold til andre typer fartøy beregnet til bruk på sjø/vann. Reglene for fart og fører er lik for båtførere og vannscooterførere, og det samme gjelder HK-avgiftene. Forurensingen fra vannscootere produsert etter 2009 er betydelig mindre enn svært mange andre små- og fritidsbåter med påhengsmotorer eller innebygde motorer.

Om et forbud er egnet ut i fra nasjonal lovgivning til å oppnå formålet, vil kunne begrunnes ulikt fra land til land. Det kan ikke stilles strenge krav til dette, da et totalforbud ved vannscooterbruk klart vil opprettholde formålet om å ikke forurense og lage støy.

Hva angår forbudets nødvendighet mener ESA at det i praksis er for mange forbudssoner i forskriften som fører til at den strider mot EØS-avtalen artikkel 11. Dette grunner ut i at Norge overskrider det nødvendige. Reguleringen er for omfattende, slik at en reell bruk av vannscooter i praksis vil være umulig. Begrunnelsen for forbudet må bare brukes der det

⁹⁹ «Letter of formal notice to Norway concerning the rules on the use of personal watercrafts on Norwegian waters».

¹⁰⁰ ESAs åpningsbrev avsnitt 32.

¹⁰¹ ESAs åpningsbrev avsnitt 35.

¹⁰² ESAs åpningsbrev avsnitt 36.

faktisk vil komme i konflikt med hovedhensynene Norge fremhever, og ikke der hvor en reell fare mangler.¹⁰³

ESA mener staten går for langt i å forby vannscooterbruk hvor ellers bruk av andre båter er tillatt.¹⁰⁴ Norge begrunner dette i den ulike måten en vannscooter blir brukt på i forhold til annen båt, som eksempelvis brå vendinger, hurtig akslerasjon, høy fart, sikk-sakk-kjøring og hopp. ESA hevder dette kan reguleres som i Danmark ved fartsgrenser, maks støynivå, og påbud om å kjøre i rett linjer osv. slik at begrunnelsen blir mer forholdsmessig.¹⁰⁵ Mindre inngripende alternative tiltak er mulig, selv for å opprettholde og ivareta de viktigste miljø- og sikkerhetshensynene som begrunner vannscooterforbudet.

Nærmere blikk på kartvedlegget¹⁰⁶ til vannscooterforskriften, viser at mulighetene for hvor vannscooterkjøring kan bli tillatt er svært langt unna land. Dette tyder på at vannscooterbruk i realiteten vil bli meget begrenset, og i en viss grad overstiger det nødvendige for å opprettholde miljø- og sikkerhetshensyn.

Spørsmålet er således om vannscooterforbudet er forholdsmessig i forhold til EØS-avtalen. Forholdsmessighet tilsier det skal foreligge proporsjonalitet mellom vannscooterforbudet og unntakshjemmelen i EØS-avtalen artikkel 13.

Hensynet til fri flyt av varer og forbudet mot bruk av vannscooter på bakgrunn av miljø- og sikkerhetshensyn virker ikke forholdsmessig da andre fritidsfartøy som etter norsk lovgivning er kalt båter, kan brukes i områdene vannscootere er unntatt. Begrunnelsen for forbudet i forhold til dagens vannscootere virker etter dette ikke legitimt eller proporsjonalt, hvilket også ESA påpeker i åpningsbrevet fra 2012.

En bruksregulering har til konsekvens at det hindrer fri flyt av varer mellom EU- og EFTA-statene, men også i forhold til tredjeland utenfor dette området. I forhold til bruksreguleringen innen EU og EØS, foreligger da en kvantitativ importrestriksjon som følge av et inngrep i den frie flyt av varer. Norge vil med sin lange kystlinje i Europa, og totalforbud ved vannscooterbruk, føre til en økonomisk hindring ved salg av vannscootere fra andre

¹⁰³ Jf. «...must only be prohibited in areas where it is liable to give rise to risks protected by one of the mandatory requirements.» i ESAs åpningsbrev avsnitt 40.

¹⁰⁴ Se det skraverte området på kartvedlegget.

¹⁰⁵ ESAs åpningsbrev avsnitt 41.

¹⁰⁶ <http://geocortex.dirnat.no/silverlightviewerVS/?Viewer=Vannscooter>

medlemsland. Dette kommer i konflikt med formålet om fri flyt av varer, tjenester, arbeid og kapital innen EU- og EØS-området, som Norge har bundet seg til via EØS-avtalen.

Likebehandling av vannscootere på linje med andre fritidsfartøy er ikke for mye å forlange, da det staten anser et problem med vannscooterbruk kan reguleres med fartsbegrensninger og strengere krav til fører, ut fra bruksegenskapene på fartøyet. Lignende regulering fins på vanlige personbiler i forhold til andre større transportkjøretøy, på mopeder og lett motorsykkel i forhold til mellomtung og tung motorsykkel. Hvorfor ikke ha et tilsvarende system for vannscootere, småbåter og fritidsbåter i forhold til store ferger eller skip? Da vil bruksbegrensninger på et generelt plan være mer legitime.

ESA konkluderte i sitt åpningsbrev 3.oktober 2012 at det generelle totalforbudet, med begrensede unntak, fører til at Norge ikke oppfyller sine forpliktelser som fremkommer av EØS-avtalen artikkel 11. Norge ble gitt frist på 2 måneder til å svare på ESAs henvendelse. Dette ble ikke gjort, men 15.januar 2013 kom Norge med høringsforslag til endring av reglene. Løpende dialog foreligger mellom Norge og ESA i skrivende stund.¹⁰⁷

¹⁰⁷ ESAs årsrapport (2012) s.17.

4 Andre lands rett

4.1 Sveriges lovgivning

4.1.1 Bakenforliggende hensyn

Vannscooterne kom til Sverige på 1970-tallet. Vannscooterforbudet gjaldt alle typer vannscootere på andre steder enn et fåtall anviste plasser. Dette begrunnet i støy og forurensing. I 1996 ble lovgivningen forandret. Tolkningen av loven førte til at flytemaskiner (vannscootere) ble tillatt, mens synkemaskiner (jetski) ble forbudt. Rundt 2003 kom en ny endring som førte til tillatt vannscooterkjøring i offentlige farledere¹⁰⁸. Sverige hadde 300 offentlige farleder som gikk fra havnen til havet. Utenfor disse områder var vannscooterkjøring forbudt. Som i Norge var miljøhensyn forbudets begrunnelse, selv om lovverket ikke var likt det norske.

I to saker¹⁰⁹ ble det hevdet at farkoster egnet til transport henvist til bestemte steder, hindret bruk og var derfor et handelshinder etter EUs vannscooterdirektiv¹¹⁰. Det svenske forbudet ble ansett å stride mot kvantitative importrestriksjoner, hvilket var uforenlig med EØS-retten.¹¹¹

4.1.2 Saken brakt inn for EU-domstolen

Da saken¹¹² om vannscooterbruk i Sverige ble brakt inn for EU-domstolen i 2005, var spørsmålet om svensk lovgivning strider mot det inkorporerte EU-direktivet om fritidsbåter. Etter fire års behandling kom domstolen i 2009 til at det forelå motstrid mellom svensk nasjonal lovgivning og EU-direktivet.

På tidspunktet saken ble brakt inn for EU-domstolen var vannscooterbruk tillatt i offentlige farledere i følge svensk lovverk. Men regulering på nøyaktig hvilke områder det var tillatt vannscooterbruk fantes. Utenfor områdene var vannscooterbruk forbudt. Saken ble avgjort på bakgrunn av EUs forordning artikkel 28 og 34 som tilsvarer EØS-avtalen artikkel 11 om

¹⁰⁸ «Offentlige farledere» er den mest trafikkerte sjøtraséen fra havn til åpent hav.

¹⁰⁹ Handens tingrett i mål B 413-01, og Svea Hovrätt i mål B 4442-01.

¹¹⁰ Direktiv 2003/44/EF, tilleggsdirektivet til Direktiv 94/25/EF.

¹¹¹ Jf. Hugo Tibergs artikkel «Död hand över vattenskottrar».

¹¹² Case C-142/05.

importrestriksjoner som hindrer fri flyt av varer. EU-domstolen konkluderte at begrensningen i vannscooterbruk gikk lenger enn nødvendig i forhold til miljø- og sikkerhetshensyn og at det ikke var forholdsmessig. Dette fordi lovverket utgjorde en så stor bruksbegrensning at det resulterte i en kvantitativ importrestriksjon, som var i strid med målsettingen om fri flyt av varer.

4.1.3 Vannscooterforbudet oppheves

Som følge av Vannscootersaken¹¹³ som EU-domstolen brukte fire år på å avklare om bruksreguleringer utgjorde en importrestriksjon, var konsekvensene at det svenske totalforbudet om vannscooterbruk ble opphevet. Dette med bakgrunn i at bruksreguleringen hadde betydning for etterspørselen av produktet, som igjen hadde effekt på produktets markedsadgang, hvilket resulterte i restriksjoner i fri flyt av varer.¹¹⁴

4.2 Danmarks lovgivning

4.2.1 Hva skjedde i Danmark?

Dansk lovgivning hadde tilsvarende regelverk som Norge.¹¹⁵ Det forelå totalforbud ved vannscooterbruk, med unntak av to steder tillatt for «banekjøring» til konkurranser. Kommunene kunne gi dispensasjon til kjøring dersom man søkte om det, og det ikke kom i konflikt med andre områder som var forbudt som følge av konflikt med miljøhensyn.

I 1994 kom en midlertidig ordning der vannscooterkjøring ble tillatt utenfor 300meter vekk fra kysten. Ordningen varte kun ett år, og deretter ble det permanent ordning på et generelt forbud mot vannscooterbruk med mulighet for dispensasjon.

Dansk Høyesteretsdom avsagt fredag 19.november 2012,¹¹⁶ kom til at vedkommende som hadde kjørt vannscooter i det forbudte området skulle frikjennes som følge av at dansk lovgivning var i strid med TFEU¹¹⁷ artikkel 34, jf. artikkel 36.¹¹⁸

¹¹³ Case C-142/05.

¹¹⁴ Premiss 26-28.

¹¹⁵ <http://www.nettavisen.no/motor/article3034359.ece> Artikkel fra Nettavisen.no datert 24.11.10, se tredje avsnitt.

¹¹⁶ Sag 288/2007 (1.afdeling).

¹¹⁷ The Treaty on the functioning of the European Union/EU-traktaten.

Begrunnelsen til dansk Høyesteret var at det generelle vannscooterforbudet gikk lenger enn hva som var nødvendig for å opprettholde formålet om beskyttelsen av miljøet. Begrunnelsen i miljøhensyn kunne vært godtatt såfremt vilkårene om legitimitet og proporsjonalitet var oppfylte, hvilket ikke var tilfellet her fordi forbudets nærmere begrunnelse manglet. Domstolen trakk også paralleller til den svenske vannscootersaken¹¹⁹ fra EU-domstolen. Der ble det uttalt at nasjonal regulering som innebærer et forbud mot, eller en vesentlig begrensning til å bruke vannscootere, med forbehold om begrunnelse i henhold til artikkel 36 eller tvingende allmenne hensyn, er «...en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriksjon, der er forbudt...».¹²⁰ Dansk Høyesteret kom til samme konklusjon som EU-domstolen gjorde i den svenske saken, da de hevdet dansk lov gikk lenger enn nødvendig i forhold til miljø- og sikkerhetshensyn. Dette er også sakens kjerne i norsk lovgivning.

4.2.2 Forbudsbelte på 300m

På bakgrunn av saken fra danske Høyesteret kan man i dag kjøre vannscooter fritt utenfor et forbudsbelte på 300meter ut fra land i Danmark. Forbudsbeltet gjelder kun vannscootere, ikke båter. For adkomst ut til tillatt område, kan vannscooteren kjøres i en rett vinkel ut fra land i 5 knops fart.¹²¹

Dansk lovgivning inneholder også flere andre forbudssoner som er beskyttet av andre lover, som eksempelvis naturbeskyttelsesloven, viltreservater osv. Dansk politi kan også nedlegge forbud lokalt gjennom politivedtekter.

4.2.3 Overføringsverdi?

I forhold til norsk lovgivning, vil det danske systemet som var tilsvarende det norske, ha en sterk overføringsverdi. Lovgivningen har vært omtrent lik, vannscooterførerne har hevdet det samme. Danmark endret sin lovgivning etter dommen fra Høyesteret. Norge har i motsetning til Danmark blitt anklaget av ESA. I Norge har dette ført til forslag om endring av lovgivningen. Endringsforslaget i Norge lyder omtrent som den danske lovgivningen er i dag.

¹¹⁸ Bestemmelsene tilsvarende EØS-avtalen artikkel 11 og 13.

¹¹⁹ Case C-142/05.

¹²⁰ Premiss 28 i Case C-142/05, jf.også dansk Høyesteretsdom avsnitt 5 under «Høyesterets begrunnelse og resultat».

¹²¹ Jf.Høringsnotat om forslag om forskrift om bruk av vannscooter, punkt 3.1. Jf.også Prop.82 L, s.3.

4.3 Andre europeiske land

Flere land i Europa har særskilte reguleringer av vannscooterbruk. For å nevne noen gjelder dette blant annet Tyrkia, Spania, Malta, Kroatia, Frankrike, Italia og Hellas. Den vanligste reguleringen er et forbudsbelte på 200-500meters bredde, men med tillatt transportkjøring ut til områdene i en hastighet på 3-5 knop.¹²² Dette forsøker Norge å innføre gjennom det nye lovforslaget for å tilfredsstillere ESA sine krav.

¹²² Jf.Høringsnotat om forslag om forskrift om bruk av vannscooter, punkt 3.2. Jf.også Prop.82 L, s.4.

5 Rettspraksis

5.1 RT-2004-834

Dommen ble behandlet før EUs fritidsbåtdirektiv ble inkorporert i norsk rett.¹²³ Saken gjaldt to personer som i tingretten endte med bot på kr.10.000 hver for å ha overtrådt vannscooterforbudet. I lagmannsretten ble ankene forkastet, mens saken for Høyesterett gjaldt anke over lovanvendelsen under skyldspørsmålet. For Høyesterett var spørsmålet om forbudet mot vannscooterbruk var i strid med EØS-avtalen, men i vedkommende sak var vannscooterne produsert i land utenfor EØS-området. Høyesterett kom da til at i denne saken var vannscooterne uansett ikke i strid med EØS-avtalen.¹²⁴ Dommen kan tolkes dit hen at bruksforbudet mot vannscootere eventuelt må settes til side dersom vannscooterne er produsert innen EØS-området. Dommen sier at EØS-avtalen artikkel 11 «...bare får anvendelse på produkter med «opprinnelse i avtalepartene.» Bestemmelse innebærer at varer med opprinnelse utenfor EØS-området ikke er beskyttet av EØS-avtalen...».¹²⁵ Men dersom de hensyn som begrunner bruksforbudet er legitime og proporsjonale på bakgrunn av tungtveiende allmenne hensyn vil det kunne utgjøre et unntak fra forbudet mot kvantitative importrestriksjoner etter EØS-avtalen artikkel 11, slik at det norske forbudet likevel kan opprettholdes.¹²⁶ Det spørsmålet ble derimot ikke realitetsbehandlet. Overføringsverdien av dommen ut fra dagens situasjon er dermed ikke like relevant for denne oppgaven, men momentene om at begrunnelsen må være legitim og proporsjonal for at vannscooterforbudet skal kunne opprettholdes, må tillegges stor vekt.¹²⁷

5.2 Andre dommer fra Norge

Noen saker har allerede vært oppe til doms, mens andre er i påvente. Ikke bare saken til Joakim Verdich som nylig var oppe i Agder lagmannsrett,¹²⁸ men også flere saker står for tur blant annet i Telemarksområdet. Siste ord er ikke sagt.

¹²³ Jf.tolvte avsnitt under «-Forholdet til EØS-regelverket» i RG-2008-981.

¹²⁴ Saken i Frostating lagmannsretten refereres som LF-2003-86, datert:2003-06-10.

¹²⁵ Dommens avsnitt 9.

¹²⁶ Se dommens avsnitt 12.

¹²⁷ Jf.unntaket i EØS-avtalen artikkel 13.

¹²⁸ LA-2012-180179.

Tidligere har flere saker vært oppe til doms i forbindelse med vannscooterkjøring. De fleste har blitt idømt bøter, men rettspraksis har ikke sagt noe konkret om vannscooterforbudet strider mot EØS-avtalen artikkel 11.

I Aust-Agders tingrettsdom datert 2012-10-01 (*TAUAG-2012-145109*), ble vedkommende ilagt en bot på kr.6000 for ulovlig å ha ført en vannscooter i Tromøysund i Arendal.¹²⁹

I lagmannsrettsdommen RG-2008-981, avsagt 02.04.2008, ble Carl Jacob Johansen tiltalt sammen med to andre for å ha overtrådt vannscooterforbudet i småbåtloven. De ble i Aust-Agder tingrett 22.oktober 2007 idømt bøter på henholdsvis kr.9000, kr.4000 og kr.4000 pluss saksomkostninger á kr.1000 per stk. Saken ble anket til Agder lagmannsrett hvor det endte med samme bøter som i tingretten, men med unntak av saksomkostninger for begge instanser. For lagmannsretten var det anført at det norske vannscooterforbudet var i strid med EØS-forpliktelsene med bakgrunn i endringer fra direktiv 94/25/EF gjennom direktiv 2003/44/EF. Subsidiært ble det anført at vannscooterforbudet strider mot EØS-avtalen artikkel 11-13. Saken endte med at EØS-reglene ikke kunne påberopes som følge av at de benyttede vannscooterne ikke var produsert i EØS-området. Vannscootertypen SeaDoo RXP fra 2007 ble etter alminnelig språkbruk heller ikke betegnet som en båt, og falt derfor under forbudet i småbåtloven §40 tredje ledd.

I Borgating lagmannsrettsdom datert 2012-10-17 (*LB-2008-188664*), gjaldt saken i tingretten overtredelse av vannscooterforbudet for en hendelse 3.juni 2008. Den ble anket til lagmannsretten på bakgrunn av lovanvendelse. Lagmannsretten fant enstemmig klart at tingrettsdommen burde oppheves uten ankeforhandling, jf.strpl.§322 første ledd nr.1. Vannscooterforbudet i småbåtloven reiste EØS-rettslige spørsmål, og saken hadde derfor blitt stilt i bero som følge av flere lignende verserende saker for norske domstoler, samt at ESA hadde innledet traktatsbruddprosedyre 15.juli 2009 mot Norge. Saken ble til slutt henlagt av statsadvokaten som følge av rundskrivet fra Riksadvokaten 6.juli 2012.

Lagmannsrettsdommen RG-2011-506 omhandler en 41år gammel båtfører som ble frifunnet for bruk av vannscooter produsert utenfor EØS-området ettersom forfølgningen ble stilt i bero på ubestemt tid etter pålegg fra Riksadvokaten. Forholdet endte opp foreldet før tiltale ble reist ettersom foreldelsesfristen på forholdet var 2år etter strl.§67 og siden forfølgningen var

¹²⁹ Dette er første saken om overtredelse av vannscooterforbudet, etter vannscooterforskriften kom 1.juli.2012. Saken er tingrettsdommen som ble anket til lagmannsretten, og der fikk referansen LA-2012-180179. Se punkt 6.4.

blitt stanset på ubestemt tid, jf.strl.§69 tredje ledd, fortsatte fristen å løpe. Han hadde 28.juli 2008 kjørt en Yamaha GP 1300R vannscooter, og dermed i utgangspunktet overtrådt småbåtloven §40 tredje ledd. Forelegget ble utferdiget 3.10.2008, men ikke vedtatt. Han ble ikke tiltalt før 13.12.2010 og foreldelsesfristen var dermed overskredet.

I Stjør- og Verdal tingrettsdom datert 2008-11-07 (*TVERD-2008-130347*), ble to menn frifunnet for overtredelse av vannscooterforbudet, fordi rettens flertall konkluderte at en vannscooter av typen SeaDoo RXP fra 2007 og 2005 var å anse som en «båt». Dette med bakgrunn i at de var selvflytende, kunne frakte flere personer, hadde flere rom for oppbevaring av bagasje, hadde tilsvarende egenskaper som andre båter (kan frakte personer over lengre distanser og med større hastigheter), i tillegg til at importører av vannscootere må betale båtmotoravgift. Dommen ble avsagt under dissens 2-1, men ble ikke anket. Heller ikke denne dommen gikk inn på spørsmålet om norsk lov strider mot EØS-avtalen.

Som man kan se ut fra de sakene som har vært oppe til doms, har de ikke tatt uttrykkelig stilling til om det norske vannscooterforbudet strider mot EØS-avtalen artikkel 11 om kvantitative importrestriksjoner. Eneste som sikkert kan sies er at vannscooterforbudet i Norge må være begrunnet i konkrete miljøhensyn eller allmenne hensyn for å kunne opprettholdes, men begrunnelsen må være reell, legitim og proporsjonal.

5.3 Fins det annen rettspraksis fra andre land?

Den svenske vannscootersaken,¹³⁰ gikk ut på om svensk lovgivning var i strid mot det inkorporerte EU-direktivet på bakgrunn av EØS-avtalen artikkel 11 og 13 . EU-domstolen svarte bekreftende på dette. Se punkt 4.1 for mer om saken.

Ellers har jeg ikke klart å finne annen rettspraksis angående vannscooter enn de overnevnte sakene.

¹³⁰ Case C-142/05.

6 Nytt lovforslag

6.1 Totalforbudet oppheves, men med restriksjoner

6.1.1 Innledning

Miljøverndepartementet regulerer lovgivningen i småbåtloven, og har kommet med forslag om å oppheve totalforbudet ved vannscooterbruk i småbåtloven §40 tredje ledd. Likevel skal det ikke bli fullt ut lovlig overalt. Restriksjoner gis på et forbudsbelte 400meter fra land, øyer og holmer i sjø, mens et forbudsbelte på 500meter i vassdrag og innsjøer, samt et totalforbud i vassdrag/innsjøer som er mindre enn 2km². Videre vil ferdsel nærmere enn 20meter fra akvakulturanlegg og installasjoner i saltvann være forbudt. Vannscooterkjøring nærmere enn 50meter fra steder hvor bading pågår, blir gitt en fartbegrensning på 5 knop. Flere begrensninger skal følge av forskrift.

Forslaget til endring i småbåtloven §40 er inntatt i tredje og fjerde ledd, og lyder som følgende:¹³¹

«Departementet kan i forskrift gi nærmere regler for bruk av fartøyer som nevnt i første ledd, herunder bestemme at bruk av slike fartøyer av hensyn til miljø eller sikkerhet ikke er tillatt i en bestemt avstand fra land, i verneområder og i en bestemt avstand fra verneområder. Departementet kan bestemme at det for avgrensede områder likevel er tillatt med organisert vannscooterkjøring i forbindelse med trening og konkurranse innenfor forbudsområder fastsatt i medhold av første punktum.

I særlige tilfelle der hensynet til natur, næring, sikkerhet eller støy tilsier det, kan departementet i forskrift forby eller begrense bruk av fartøyer som nevnt i første ledd i andre områder enn de som er nevnt i tredje ledd første punktum.

Departementets myndighet etter tredje ledd annet punktum og fjerde ledd kan delegeres til kommunen.»

¹³¹ Prop.82 L.

6.1.2 Fordeler og ulemper

Fordelene med opphevingen av totalforbudet, medfører at enhver som oppfyller kravene til kjøring av vannscooter i teorien kan lovlig gjøre bruk av vannscooteren, forutsatt at bruken er i tillatt område. Dette er en mildere regulering enn den nåværende med et totalforbud, og mindre inngripende regler anses generelt sett bedre enn et totalforbud. Vannscooterkjøring skal i praksis bli muliggjort gjennom forslaget.

Ulempene ved oppheving av totalforbudet er at ulykker kan forekomme ved uvettig bruk av vannscooter. Dette kan imidlertid reguleres bedre gjennom kravene til fartøyets fører. Håndhevingen av den nøyaktige grensen kan bli svært vanskelig ettersom det sannsynligvis, av økonomiske grunner, ikke vil bli lagd noen oppmerkede grenser i sjø, vassdrag eller innsjø om hvor det er tillatt og hvor det er forbudt å kjøre. Problemer med grensdragningen vil dermed kunne skape nye utfordringer.

6.2 Egne synspunkt til nytt lovforslag

Min personlige oppfatning av det nye forslaget er positivt, ettersom totalforbudet skal oppheves og vannscooterkjøring tillates utenfor forbudsbeltet. Jeg er imidlertid spent på hvordan håndhevingen kommer til å bli. Det er ikke praktisk eller økonomisk mulig å følge og kontrollere at enhver vannscooterfører holder seg helt nøyaktig utenfor 400-500meters forbudsbeltet. Videre er det helt nødvendig å komme seg fra land hvor man oppbevarer vannscooteren sin, og ut til tillatt område. En korridor i forbudsbeltet burde uansett vært tillatt og ikke bare «[d]ersom nødvendig» fordi da har ikke kommunen skjønnsadgang til å unnlate å behandle en søknad om å kjøre i korridor. Selv om forskriftsbestemmelsen sannsynligvis er ment som sikkerhetsventil, vil det være folk som ikke har anledning og mulighet til å slepe vannscooteren ut til tillatt område. En korridor bør derfor være et krav.

Vannscooterens fartsbegrensning bør i praksis være lik som for båter. Det er allerede flere steder ved sjøen som har fartsbegrensningsskilt og de bør følges. Dette kan sammenlignes med at en motorsykkkel må forholde seg til de samme fartsreglene som for biler.

Det er i tillegg positivt at Norge vil forsøke å etterkomme ESA sitt krav, og ta bort motstriden mellom norsk lovgivning og EØS-retten.

6.3 Entusiaster jobber for å få vekk totalforbudet

6.3.1 Carl Jacob Johansen

Er en av de mest pådrivende entusiastene i Norge som jobber for å få vannscooterkjøring tillatt. Han driver butikken JetTrade.no, som selger båter, vannscooter, osv., samt foretar reparasjoner og service av dem.

Mye av sin tid og ressurser de siste 6 årene har han brukt for å fremme at vannscooterkjøring skal bli lovlig. Han har også vært en god støttespiller for andre vannscooter-entusiaster som ikke har vedtatt ilagte bøter.

6.3.2 Joakim Verdich

Er også en pådriver for å få fjernet vannscooterforbudet i Norge. Han har kjørt vannscooter flere ganger i strid med regelverket, i følge politiet og de norske domstolene. Han har nektet å vedta ilagte bøter hvilket har endt med sak i tingretten og lagmannsretten. Forløpig ser det ikke ut til at han har tenkt å gi seg, og har anket til Høyesterett.

Dommen hans i Aust-Agder Lagmannsrett er nylig kommet ut, og mange entusiaster følger han ved å donere penger for at saken skal kunne gå videre til Høyesterett. Joakim håper på at rettstilstanden etter dette blir forandret.

Med hjelp av John Christian Elden som advokat med møterett for Høyesterett, vil det bli spennende å se hva utfallet av lagmannsrettdommen som nettopp er anket til Høyesterett blir. Om anken skal tillates fremmet til behandling i Høyesterett avgjøres i juni av Høyesteretts ankeutvalg.

6.4 Agder Lagmannsrettdom 6.mars 2013

6.4.1 Joakim Verdich ble dømt

Joakim nektet å vedta politiets bot da han ulovlig kjørte vannscooter i Agder politidistrikt 21.august 2012. Saken kom opp i Aust-Agder tingrett, som 1.oktober 2012 avsa dom med bot på kr.6000, subsidiært fengsel i 12 dager.

Han anket saken videre til Agder lagmannsrett på grunnlag av rettsanvendelsen under skyldspørsmålet. Saken ble besluttet fremmet for ankebehandling 13.november 2012. I anken ble det anmodet om at saken skulle forelegges EFTA-domstolen for uttalelse, men lagmannsretten imøtekom dette ikke. Da ankeforhandlingen ble avholdt i Arendal 5.mars 2013,¹³² erkjente Verdich ikke straffeskyld på den bakgrunn av han mente domfellelse er i strid med EØS-rettslige forpliktelser etter strl.§1 og EØS-loven §2. Han påpekte også at tingretten ikke hadde vurdert forholdet mellom straffebestemmelsen i småbåtloven §40 og EØS-avtalen artikkel 11 om kvantitative importrestriksjoner.

Lagmannsretten kom til at straffebestemmelsen i småbåtloven §40 ikke er i strid med Norges EØS-rettslige forpliktelser. Dette begrunnet i vannscooterens opprinnelsesland. De la til grunn at en SeaDoo RXT vannscooter var produsert utenfor EU-området og derfor ikke ville være omfattet av EØS-reglene om kvantitative importrestriksjoner som tekniske handelshindringer.

Lagmannsretten tok ikke stilling til om det forelå strid mellom det norske regelverket og EØS-retten. Dommen hjelper dermed ikke til å gi en nærmere forklaring om det foreligger motstrid mellom småbåtloven §40 og EØS-avtalen artikkel 11.

6.4.2 Anker saken til Høyesterett

Joakim Verdich har anket saken fra lagmannsretten til Høyesterett.¹³³ Som nevnt vil Elden ta på seg oppgaven om å føre saken for Høyesterett. Det blir spennende å se om saken for det første kommer gjennom til Høyesterett, og for det andre hva utfallet blir. Siste ord er ikke sagt.

¹³² LA-2012-180179

¹³³ Se vedlegg av ankeerklæringen s.60-61.

7 Konsekvenser

7.1 Mulig erstatningsansvar ved staten

Strider vannscooterforbudet i norsk lovgivning mot EØS-avtalen, vil konsekvensen være at Norge kan bli erstatningsansvarlig for uriktig gjennomføring av fritidsbåtloven. Finanger II-dommen (RT-2005-1365) satt som vilkår at EØS-rettens gjennomføring måtte være «*tilstrekkelig kvalifisert*», eller bruddet måtte være «*åpenbart og grovt*» for at statens ansvar skulle inntre. Dommen fastslo at Norge ble erstatningsansvarlig for uriktig gjennomføring av motorvognforsikringsdirektivene ved tilslutningen til EØS-avtalen. Ansvaret beror på en konkret vurdering om Norge får et mulig erstatningsansvar dersom gjennomføringen av EØS-avtalen har vært «*tilstrekkelig kvalifisert*», eller om bruddet har vært «*åpenbart og grovt*». Under forutsetning at den uriktige gjennomføringen av EØS-retten har vært «*åpenbart og grovt*», gir det grunnlag for ansvar slik at idømte borgere som har betalt vannscooterkjøringsboten kan kreve erstatning. Dette fordi EØS-avtalen artikkel 11 var inntatt i norsk lov før vannscooterforbudet kom.

7.2 Preventiv effekt for vannscooterførere

Spørsmålet er om straffen for vannscooterbruk har noen preventiv effekt på dem som kjører.

Etter norsk lovgivning per dags dato er vannscooterkjøring forbudt, jf. småbåtloven §40 tredje ledd. Men i følge ESA, strider vannscooterforbudet mot EØS-avtalen artikkel 11. Når det foreligger slik motstrid mellom lovverket, blir spørsmålet hvordan folk innretter seg etter forbudet. Har det noen betydning og virkning overfor vannscooterførernes handlemønster? Lar de være å bruke vannscooteren sin på bakgrunn av det norske forbudet når ESA og EØS-retten hevder det motsatte?

Et norsk forbud vil være mindre tungtveiende for en vannscooterfører når man har EØS-retten å støtte seg opp til, hvilket gjør at man har en uheldig situasjon i dag. Man risikerer at vannscooterførerne ikke innretter seg etter forbudet, ettersom ESA har opprettet traktatbruddsprosedyre mot Norge.

Sett fra vannscooterførernes ståsted vil man kunne ta en sjanse å kjøre vannscooteren, og dersom man ikke blir tatt, være heldig å unnslippe straff. Det er først når man blir stoppet, at man første gang får en bot på kr.5000. Deretter øker bøtene etter antall ganger man blir stoppet og til slutt kan det føre til inndragning av vannscooteren.¹³⁴ Håndhevingen blir fremlagt som prikkbelastning.¹³⁵

Bøtenes størrelse vil sannsynligvis være av betydning for hvor avskrekkende straffen på vannscooterbruk er. Noen vil gjerne «unne seg» en bot på kr.5000 ved muligheten for å bli stoppet første gang. Politiet har ikke kapasitet til å saumfare alle sjøområder på utkikk etter folk som ulovlig kjører vannscooter. En viss mulighet for å unngå å bli tatt er dermed tilstede, og da foreligger det liten preventiv effekt.

Derimot vil det nye forslaget om vannscooterbruk være av betydning for politiets håndhevelse av straffen. Det vil være lettere å oppdage en vannscooter innenfor 400-500meters beltet i sjø/innsjø og vassdrag, men likevel vil det være vanskelig å måle den nøyaktige grenselinjen. Uansett vil andre faktorer, som eksempelvis politiets nye fartsbåter være med på å kunne øke effektiviteten av håndhevelsen av lovbrudd på sjøen.¹³⁶

I forhold til den preventive effekten straffen har på vannscooterførere, vil dagens situasjon med uklarheter i regelverket og stadig nye endringer, samt striden med EØS-avtalen, føre til at den avskrekkende straffen med bøter ikke er av særlig stor betydning for dem som virkelig vil ta en tur med vannscooteren sin. De kan like så godt påberope seg forrangsbestemmelsen i EØS-loven §2, som sier at ved motstrid i regelverket skal EØS-retten gå foran, dersom de blir stoppet av politiet.

Et eksempel på at den preventive effekten i ett tilfelle ikke har nyttet er da Carl Jacob Johansen nylig ble anmeldt for ulovlig kjøring med vannscooter da han med overlegg tok en tur i Tromøysund ved Arendal 23.april 2013.¹³⁷ Denne gangen brukte han en vannscooter fullprodusert innenfor EU. For å utfordre rettspraksisen nektet han å vedta politiets forelegg og saken må gå for domstolen.

¹³⁴ Jf.uttalelsene til politiadvokat Karsten Engedal i en artikkel fra NRK Hordaland; <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.7616723>

¹³⁵ Jf.uttalelse fra Hans-Erik Thue, lederen for sjøtjenesten i Hordaland politidistrikt, i en artikkel i Bergens Tidende; <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Scooter-syndere-fikk-30000-i-bot-2748993.html#.UV38-pMqzNs>

¹³⁶ Politiet i Hordaland sin nye båt; <http://www.tv2.no/underholdning/broom/bat/sjekk-politiets-nye-fartsmonster-4009663.html>

¹³⁷ Artikkel fra Agderposten: www.agderposten.no/nyheter/styrer-mot-ny-rettssak-1.7858468

8 Avslutning

I skrivende stund er rettssituasjonen uavklart. Forhandlinger mellom ESA og Norge foregår. Nye forslag er på høring, og endelig standpunkt er ikke tatt. Etter min mening er gjeldende norsk rett i strid med EØS-avtalen artikkel 11. Dette begrunnet i at bruksreguleringen utgjør en indirekte importrestriksjon av vannscootere. Når bruken ikke er tillatt, vil også etterspørselen være lav. Dette får økonomiske konsekvenser for produsenten og det hindrer fri flyt av varer, samt markedsadgang. Vannscooterforbudet går også lenger enn det som er nødvendig i forhold til begrunnelsen i miljø- og sikkerhetshensyn. Dette er hittil ikke realitetsbehandlet hos domstolene.

Tiden har løpt fra det som på 1990-tallet var begrunnelsen for vannscooterforbudet om forurensing og støy. Det gjelder også i forhold til vannscooterens konstruksjon som er endret og nå har en nytteverdi. Men også i forhold til EØS-retten, hvilket understøtter at vannscooterforbudet går lenger enn nødvendig per i dag. Dette kan føre til fremtidige erstatningsmessige konsekvenser for Norge forutsatt vannscooterforbudet strider mot EØS-retten. Men samtidig kan det gi en uheldig vinkling i forhold til legitimiteten til EØS-regelverket både internt og eksternt, hvilket kan få konsekvenser for håndhevingen av straffebudet.

Som punkt 7.2 nevner ble Carl Jacob Johansen nylig anmeldt for ulovlig vannscooterkjøring. Siden vannscooterens opprinnelse denne gang var fra EU, blir det interessant å se utfallet av dommen. I vannscooterdommene RT-2004-834 og RG-2008-981 var det brukt vannscootere produsert mer enn 40% utenfor EU, og retten konkluderte at EØS-avtalen derfor ikke var anvendelig på forholdet. Når vannscooteren nå var fra EU må nødvendigvis EØS-avtalen anvendes, og domstolen kan ikke «hoppe over gjerdet der det er lavest». Forholdet til EØS-avtalen blir trolig realitetsbehandlet av domstolen etter innlevering av denne oppgaven. At rettstilstanden fortsatt er uavklart er uheldig da det kan skape konsekvenser for den preventive effektiviteten av straffebudet, samt undergrave tilliten til straffebudet for øvrig. Om Norge fortsatt blir eneste landet som fastholder på vannscooterforbudet, eller om de følger etter andre land som Sverige og Danmark og opphever forbudet, gjenstår å se. Frem til i dag har norsk regelverk vært omtrent parallellt med Sveriges og Danmarks regelverk. Det er da grunn til å tro at Norge følger etter de forandringene nabolandene har foretatt.

Småbåtlovens endringer og ny vannscooterforskrift er forhåpentligvis forenlig med EØS-retten, samt gjør vannscooterbruken mer tillatt og enklere å håndheve. Det er lov å håpe på en avklaring av rettstilstanden innen rimelig tid, og at den heretter blir forutberegnelig. Unødig ressursbruk av rettssystemet unngås, slik at de viktigste sakene blir prioritert. Å ha en effektiv og pålitelig strafferettspleie er viktig.

Litteraturliste

Lover:

- Norges Lover, Studentutgave 1687-2011.
- **Småbåtloven:** Lov om fritids- og småbåter, 1998-06-24-47, med ikrafttredelse 1999-01-01.
- **EØS-loven/EØS-avtalen/ODA-avtalen:** Lov om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) mv. (EØS-loven), 1992-11-27-109, med ikrafttredelse 1994-01-01.
- **Tilføyingslov i småbåtloven om kapittel 5 om «Regler for bruk av vannscooter og liknende»:** Lov 7.juli 2000 nr.72, med ikrafttredelse fra 1.januar 2001.
- **Opphevsingslov av tidligere §3 i småbåtloven:** Lov 17.juni 2005 nr.77.
- **Politolven:** Lov 4.august 1995 nr. 53 om Politiet.
- **Særavgiftloven:** Lov 19.mai 1933 nr.11 om særavgifter.
- **Straffeloven:** Almindelig borgerlig straffelov 22.mai 1902 nr.10.
- **Straffeprosessloven:** Lov 22.mai 1981 nr.25 om rettergangsmåten i straffesaker.

Direktiv:

- **EUs fritidsbåtdirektiv:** Direktiv 94/25/EF.
- **EUs tilleggskdirektiv om vannscootere:** Direktiv 2003/44/EF.

Forarbeider til småbåtloven:

- Ot.prp.nr.38 (1998-1999). Om lov om endringer i lov av 26.juni 1998 nr 47 om fritids- og småbåter (regler for bruk av vannscootere og liknende).
- Ot.prp.nr.87 (2005-2006), datert 9.juni 2006. om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
- Prop.82 L (2012-2013), datert 22.mars.2013 fra Miljøverndepartementet. Endringer i småbåtloven (bruk av vannscooter).
- Innst.291 L (2012-2013), datert 8.mai.2013. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om endringer i småbåtloven (bruk av vannscooter).
- PRE-2012-06-22-567. **Forarbeid til vannscooterforskriften.**

Forskrifter:

- **Vannscoterforskriften:** Forskrift 22.juli 2012 nr.567 om bruk av vannscoter og lignende (vannscoterforskriften).
- **Ny vannscoterforskrift (med forbehold om endring av navn, da den ikke er endelig):** «Forskrift om bruk av vannscoter».
- **Forskrift om tekniske spesifikasjoner:** Forskrift av 20.desember 2004 nr.1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv.
- **Forskrift for Ørlandet kommune:** Forskrift om unntaket fra forbudet mot vannscoter og liknende, Ørlandet kommune, Sør-Trøndelag, 19.mai 2010.
- **Forskrift om særavgifter:** Forskrift av 11.desember 2001 nr.1451 om særavgifter.
- **Forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt:** FOR-2009-03-03-259.

Rettspraksis:

- TVERD-2008-130347.
- LA-2012-180179, datert: 2013-03-06. (TAUG-2012-145109).
- LB-2008-188664.
- LF-2003-86, datert: 2003-06-10.
- RG-2011-506.
- RG-2008-981.
- RT-2005-1365 (Finanger II).
- RT-2004-834.

- **Vannscotersaken:** Case C-142/05 *Mickelsson and Roos* [2009] ECR I-4273.
- **«Cassis de Dijon»:** Sak 120/78 *Rewe-Zentral AG v Bundesmonopolverwaltung für Branntwein*, Sml.s.649.
- **Svensk dom:** Handens tingrett i mål B 413-01.
- **Svensk dom:** Svea Hovrätt i mål B 4442-01.
- **Dansk Højesteret dom:** Sag 288/2007 (1.afdeling).

Rundskriv:

- **Politiets rundskriv:** RPOD-2009-8, datert: 2009-05-29.
- **Politiets rundskriv:** RPOD-2010-6, datert: 2010-05-20.
- **Politiets rundskriv:** RPOD-2011-9, datert: 2011-06-10.
- **Riksadvokatens rundskriv:** RA-2009-376, datert: 2009-07-03.
- **Riksadvokatens rundskriv:** RA-2012-1417, datert: 2012-07-06.
- **Rundskriv fra Miljøverndepartementet:** T-2012-2, datert: 2001-03-03, men sendt ut 8.oktober 2012.
- **Riksadvokatens håndhevingsdirektiv:** Brevreferanse 2012/01417-023 KAK/ggr 544, datert: 15.01.2013.

ESAs årsrapport, pressemelding og åpningsbrev:

- **ESA sin årsrapport fra 2011:** (Sist sjekket 20.mai 2013).
http://www.eftasurv.int/media/annual-reports/AR11_NO_WEB_CH2.pdf
- **ESA sin årsrapport fra 2012:** (Sist sjekket 20.mai 2013).
http://www.eftasurv.int/media/annual-reports/AR2012_NO_WEB_CH2.pdf
- **ESA sin pressemelding fra 3.10.2012:** (Sist sjekket 20.mai 2013).
<http://www.eftasurv.int/press--publications/press-releases/internal-market/nr/1765>
- **ESA sitt åpningsbrev:**
«Letter of formal notice to Norway concerning the rules on the use of personal watercrafts on Norwegian waters», datert 3.10.2012. (Sist sjekket 20.mai 2013).
http://www.eftasurv.int/media/decisions/638411_36-12-COL_LFN_waterscooters.pdf

Juridiske artikler:

- Stortingets utredningsseksjon; Perspektiv 01/10; *Norske bruksreguleringer og EØS-retten. Hindrer EØS-avtalen det norske forbudet mot bruk av vannscooter?* Av Camilla Varhaug Sjøberg.
http://www.stortinget.no/Global/pdf/Utredning/Perspektiv10_01.pdf (Sist sjekket 20.mai 2013).
- «Död hand över vattenskotrar» av den svenske sjørettsprofessoren Hugo Tiberg ved Stockholms Universitet.
http://jettrade.no/images/stories/documents/tiberg_dod_hand.pdf (Sist sjekket 20.mai 2013).

Artikler fra internett:

- Artikkel fra TV2 med representant fra Miljøverndepartementet, 19.september 2012:
<http://www.tv2.no/play/nyheter/innenriks/-vannscootere-maa-tillates-644627.html>
(Sist sjekket 20.mai 2013).
- Artikkel fra TV2 om Politiets nye båt:
<http://www.tv2.no/underholdning/broom/bat/sjekk-politiets-nye-fartsmonster-4009663.html> (Sist sjekket 20.mai 2013).
- Kartutsnitt over forbudte områder å bruke vannscooter som følger vannscooterforskriften:
<http://geocortex.dirnat.no/silverlightviewerVS/?Viewer=Vannscooter>
(Sist sjekket 20.mai 2013) (Kartet må zoomes inn for å se de ulike feltene).
- Høringsnotat om forslag om forskrift om bruk av vannscooter:
www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/hoeringer/hoeringsdok/2013/horing---forslag-om-forskrift-om-bruk-av/horingsnotat.html?id=716314 (Sist sjekket 20.mai 2013).

- Artikkel fra Bergens Tidende om hvor det er vannscooterbaner:
<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Scooter-syndere-fikk-30000-i-bot-2748993.html#.UV38-pMqzNs> (Sist sjekket 20.mai.2013).
- Artikkel fra Nettavisen om norsk rett i forhold til dansk rett:
<http://www.nettavisen.no/motor/article3034359.ece> (Sist sjekket 20.mai 2013).
- Artikkel fra NRK Hordaland:
<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.7616723> (Sist sjekket 20.mai 2013).
- Artikkel fra Domstol.no:
<http://www.domstol.no/no/Straffesak/Sakstyper/Anke-i-straffesak/> (Sist sjekket 20.mai 2013).
- Artikkel fra Agderposten.no:
www.agderposten.no/nyheter/styrer-mot-ny-rettssak-1.7858468 (Sist sjekket 20.mai 2013).
- Endringer i småbåtloven (bruk av vannscooter) – «Hvor er saken nå?»
<http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=56895> (Sist sjekket 20.mai 2013).

Andre internettsider:

- Domstol.no
- Lovdata.no
- JetTrade.no
- Rettsdata.no

Lister over tabeller, figurer o.l.

Figur nr.1. (Illustrasjonsfoto over vannscootere produsert på 1990-tallet).



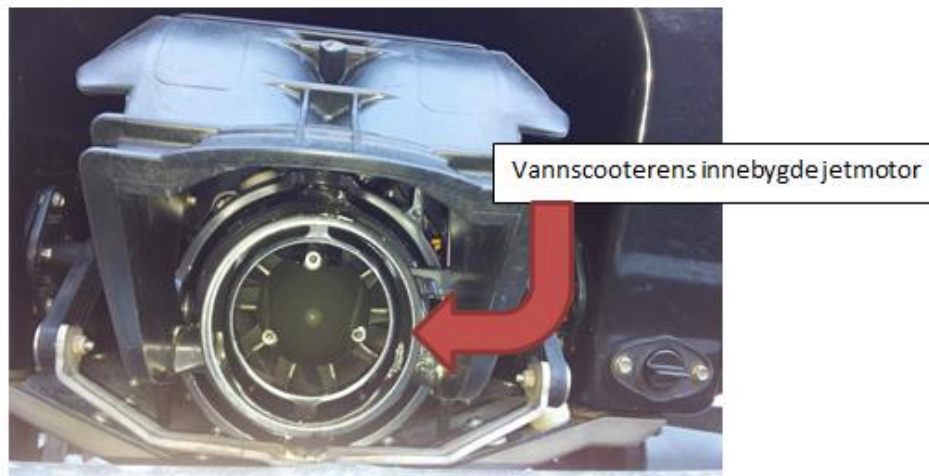
Figur nr.2 (Illustrasjonsfoto over vannscootere produsert i 2013).



Figur nr.3 (Illustrasjonsfoto over SeaDoo-vannscoter produsert i 2012).



Figur nr.4 (Illustrasjonsfoto over SeaDoo-vannscoter produsert i 2012).



Vedlegg av ankeerklæring til Høyesterett fra Joakim Verdich side 1 av 2.

Ankeerklæring_Verdich_høyesterett (1).pdf - Adobe Reader

Fil Rediger Vis Vindu Hjelp

1 / 2 68,2%

Verktøy Signer Kommentar

**ADVOKATFIRMAET
ELDEN
DA-MBA**

Agder lagmannsrett
Pb 2644
3702 SKIEN

Oslo, 18. mars 2013
Deres referanse:


Oppdragsansvarlig advokat: Thomas Berge

**SAK 12-180179AST-ALAG:
AGDER STATSADVOKATEMBETER - JOAKIM VERDICH**

Det vises til lagmannsrettens dom av 6. mars 2013 i ovennevnte sak.

Vedlagt følger original ankeerklæring fra Joakim Verdich, rettidig inngitt.

Støtteskriv i anledning anken vil ettersendes med kopi til påtalemyndigheten, idet denne på bakgrunn av de rettslige spørsmål saken reiser vil ta noe tid å utarbeide.

Med vennlig hilsen
ADVOKATFIRMAET ELDEN DA

Thomas Berge
advokat

Kopi: Agder statsadvokatembeter, Pb 504 Lundsiden, 4605 Kristiansand

John Christian Elden (H)
Karen Forbrigg
Eiv Lindset
Anders Brosveet (H)
Thomas Berge (MBA)
Thomas Randsby (H)
Bjørn Rudjord
Nadia C. Hall
Arlid Holden
Astrid Aas-Hansen
Gunnhild Bergan
Siv Halgren
Solveig Kistfene Hagtun
Henrik Blikrud
Håkon Juell Hassel
Bengt Haadem Hoff

Lars Christian Sundø
Bårdbjørg H. Martinsen
Mette-Julie Sundby
Sidsel Krokken
Anders Lavlie (H)
Geran Møller Christensen
Sol Elden
Håkon Bodahl-Johansen
Marlon Haaland
Tolle Halgerød

Christian C. Flemmen Johansen
Hanna Wold Johansen
Linda Ellefsen Bide
Ida Andersen
Alexander Solhus
Marle Nestberg

Kontorjef Heidi Halvåsen
(Advokatassistent DNA)

Postadresse: Postboks 6684 St. Olavs plass, 0129 Oslo Besøksadresse: St. Olavs gate 25 Telefon: 21 67 10 00 Telefax: 21 67 10 01
Klientkonto: 1607 40 34024 Driftkonto: 1607 40 34016 E-post: post@elden.no Internett: www.elden.no, Organisasjonsnummer: 980 162 389 MVA

Vedlegg av ankeerklæring til Høyesterett fra Joakim Verdich side 2 av 2.

