

Yttrande över:

Naturvårdsverkets skrivelse (Dnr 548-5481-02 Rv) med förslag till ändring av vattenskoterförordningen (1993:1053)

Till Miljödepartementet

Inledning

Vattenskoterförordningen (Förordningen) infördes 1993 som en produkt av den s.k. fjällbullerutredningen, vilken i betänkande (SOU 1992:41) föreslog principiellt förbud mot trafik med vattenskotrar och i slutbetänkande (SOU 1993:51) bl.a. gränsvärden för sjöbuller och ljuddämpning på inombordsmotorer. Vattenskoterförbudet infördes 1994 i rubricerad förordning, medan ljudnormer för sjöområden inte kom till stånd.

År 1996 inskränktes vattenskoterförbudet till att omfatta vattenskotrar som med allmänt språkbruk inte kan betecknas som båtar. Några tillgängliga förarbeten som förklarar anledningen till den inskränkningen har ej stått att uppbringa.

Ett antal tingsrättsdomar upptog sedan frågan om tillåtligheten av vattenskotrar som flyter vid stillaliggande. Efter fällande domar mot några förare som påstått att de ej fört vattenskotrar, utan båtar, frikände Handens tingsrätt i dom 2001-06-19 mål B 413-01 och sedermera Svea Hovrätt i dom 2002-06-26 mål B 4442-01 förare som vitsordat att de kört vattenskotrar men som enligt Förordningens gällande ordalydelse påtalat att deras skotrar uppfyllt lagliga kriterier för båt. Kommerskollegiet har med anledning av de angivna domarna i skrivelse 2002-04-11 till miljödepartementet hemställt att tillåtligheten av de flytande vattenskotrarna skall förtydligas.

Naturvårdsverket vill i föreliggande remiss i princip återinföra det ursprungliga förbudet från 1994 mot alla vattenskotrar. Då det visat sig att vattenskotrar används till samhällsnyttiga ändamål, vill verket dock låta sjöfartsverket medge undantag för sjöräddning och andra samhälleliga nyttoändamål.

Institutets överväganden

Institutet finner det som utgångspunkt förvånande att en reglering som från början avsett buller kommit att utformas som ett förbud mot farkoster av visst utseende, medan varken någon allmän bullernorm eller ens förbud mot helt odämpade båtmotorer har genomförts. Inte heller i remissen anges några bullersiffror utan endast uppfattningen att skoterljudet vid vissa manövrer upplevs som särskilt störande (jfr utredningen s. 27 att upplevelsen ”förstärks av att vattenskotern normalt inte förknippas med någon nyttofunktion”). I övrigt betonar remissen att skotrar till följd av sin konstruktion och lätthet kan färdas på grunt vatten och flyttas till olika områden och därigenom kan skada djurliv och sprida vattensmitta, samt att olycksrisken vid bad och lek är stor. Mätbara störningskriterier, såsom utsläpp och vågbildning, övervägs inte över huvud taget och inga siffror på olyckor anförs.

Vid mätningar redovisade i finska miljöministeriets rapport nr 460, *Recreational watercraft noise and wave formation* (Helsinki 2001) med ett antal ljuddämpade båtar av vanliga typer befanns en äldre vattenskoter ligga i överkant av de testade båtarna medan en nyare låg lägst av alla. Vågbildningen låg genomgående i underkant bland de testade båtarna, medan utsläpp inte kontrollerats.

Remisskrivelsens påpekanden att farkosterna såsom grundgående och lätttransporterade är ägnade att skada djur och människor är som antytt inte belagda. Grundgåendet har skotrarna gemensamt med andra jetdrivna farkoster, flyttbarheten med alla småfarkoster, medan benägenheten för de antydda skadetyperna närmast är mindre än för andra båtar på grund av jetdrift och avsaknad av propeller.

Att istället för miljöstörande effekter angripa vissa båtars utseende innebär en styrning av båtars konstruktion, som enligt Institutets uppfattning måste hämma den fria utvecklingen av lämpliga båttyper. I Europa och på andra håll nyttjas vattenskotrar inom miljöskydd och av polis, och i Finland har de även kommit till användning för brandvärn i skärgårdsområden. I remisskrivelsen har uppmärksamats att de gör nytta inom sjöräddningen, i rättspraxis att de har annan praktisk användning, såsom för lättare transporter och budbärning. I förhållande till vanliga båtar är vattenskotern bränslesnål och behändig för korta förflyttningar med få personer ombord. Miljöskadlig och störande körning bör oavsett båttyp angripas med hjälp av förbudet i sjölagen 20:3 och möjligen enligt miljöbalkens regler.

Ändringen av Förordningen 1996 till att godta vattenskotrar som är båtar har som tidigare nämnts införts utan någon publicerad motivering men är svår att uppfatta på annat sätt än att skotrar som fyller sjörättsliga kriterier för båt skall vara tillåtna. Om Verket, som remisskrivelsen antyder, menat något annat kan

det svårligen utrönas vid en objektiv textläsning. En i skrivelsen angiven ökad rapportering om skoteråkning sedan Svea Hovrätt bekräftat en ordagrann läsning vittnar om att folk har inrättat sig efter gällande rätt. Det vore enligt Institutets uppfattning otillständigt att staten först förbjuder användningen av existerande farkoster, sedan tillåter den, och slutligen åter förbjuder den sedan rättspraxis bekräftat ändringens uttryckliga innebörd. Som strax skall visas måste ett nytt förbud dessutom få kort varaktighet.

Ändringen 1996 bygger, såsom hovrätten uppfattat den, på en distinktion mellan de sjunkande vattenskottrarna, som närmast är leksaker eller sportredskap, och de flytande, vilka som sagt är ägnade för nyttig användning (jfr det engelska rättsfallet *Steedman v. Scofield & Another* [1992] 2 Lloyd's Rep. 163). I förslaget hänvisas emellertid användare av de flytande skotrarna till särskilt anvisade platser, vilket betyder att även dessa farkoster reduceras till nöjes- och sportredskap och att deras potential för nyttig användning inte kan utnyttjas.

De föreslagna restriktionerna har också avgörande EG-rättsliga aspekter, som Verket knappast uppmärksammat. Inom EG gäller principen om fri rörlighet av varor, vilken inte får inskränkas genom bl.a. kvantitativa restriktioner (EG-fördraget art. 28), en princip som tillämpas även på totalförbud (Mål 34/79, R. mot Henn och Darby, REG 1979 s. 3795, [1980] 1 CMLR 246). Förbudet riktar sig inte bara mot tullar och direkta importrestriktioner utan även mot nationella regler som kan inverka på den fria rörligheten för en vara till nackdel för utlandet (Mål 178/84, Europeiska gemenskapernas kommission mot Förbundsrepubliken Tyskland, REG 1987 s. 1227, jfr också Direktiv 70/50). Att hänvisa farkoster ägnade för transporter till särskilt avskilda platser innebär i praktiken förbud mot deras avsedda användning och är därmed ett handelshinder, något som får särskild betydelse eftersom vattenskottrar ej tillverkas i Sverige.

Undantag från förbudet gäller enligt art. 30 bl.a. bestämmelser till skydd för liv och hälsa, djur- och växtliv, vilket i praxis har tillämpats på miljöaspekter. Menliga sådana aspekter måste påvisas för den bestämda produkten, och det låter sig inte göras att förbjuda eller ving-klippa användningen av en hel kategori vattenfordon under åberopande av att de generellt är ägnade för miljöskadlig körning (jfr Kommissionen mot Tyskland, ovan). Den synpunkten kan i och för sig diskvalificera hela Förordningen men bör i varje fall leda till att farkoster användbara som nyttofordon, såsom de flytbara skotrarna, inte får generellt bannlysas från allmänt tillgängliga vatten inom en medlemsstat.

Remisskrivelsen uppmärksammar ministerrådets skrivelse den

15 mars 2002 om ändring av EGs fritidsbåtsdirektiv 94/25EG men inte de ändringar som där föreslås och som väntas bli antagna tidigt 2003 för att träda i kraft 2005. Vägledande för direktivet är liksom för Institutet åtskillnaden mellan fartygs egenskaper och deras utseende. Direktivet skall sålunda tillskapa normer för buller och skadliga utsläpp men kommer samtidigt att uttryckligen förbjuda lokala inskränkningar av bl.a. vattenskotrar. I artikel 1 införs sålunda "personal watercraft" bland de fartyg som regleras, och i artikel 4 kvarstår, med viss ändring, att "Member States shall not prohibit, restrict or impede the placing on the market and/or putting into service in their territory of products referred to in Article 1 (1) bearing the CE marking ... which indicates their conformity with the pro-visions of this Directive ...".

Användningen av de beskrivna farkosterna är en rättighet för EU-medborgarna, som inte kan fråntas dem genom medlemsstatlig lagstiftning.

Eftersom medlemsstat inte får lagstifta i strid mot ett beslutat och notifierat EG-direktiv (Inter-environment Wallonie mot Région wallonne, mål C-129/96) synes det högst tveksamt att den föreslagna ändringen av Förordningen över huvud taget får komma till stånd, och det är tydligt dess allmänna skoterförbud under alla omständigheter måste borttas från 2005 och alltså på sin höjd kan tillämpas under två säsonger. Institutet, som uppmärksammat att de föreslagna inskränkningarna inte heller täcks av Sveriges hittillsvarande notifiering som gäller "jet-skis and other similar waterborne craft", skulle se det som diskrediterande för Sverige att efter de tidigare angivna tureterna framhärda i vår svenska ståndpunkt, utan preciserade miljöerinringar, genom denna sista förtvivlade slutpostfäktning.

Slutsats

Institutet avstyrker bestämt den föreslagna ändringen av Förordningen.

Stockholm den 12 december 2002

Johan Schelin

Föreståndare

Av [Katja Bähr](#)

www.juridicum.su.se/transport

Ändrad: 2002-12-27