

## Vattenskoterförordningen ett slag i luften

Myndigheterna i landet har i många år drivit en egendomlig och inkonsekvent kampanj mot vattenskotrar. Först fanns det inga hinder, 1994 infördes en vattenskoterförordning med allmänt förbud, 1996 hävdes förbudet för sådana skotrar som är båtar. När sedan Svea Hovrätt godkände vattenskotrar som är båtar enligt sjölagen, förtörnades miljödepartementet och utlovade ändring för att stoppa den "missuppfattade" lagtillämpning som hovrätten initierat. Trots att Sverige i EU-samarbetet godkänt fri rörlighet för vattenskotrar som fyller miljökraven i det s.k. fritidsbåtdirektivet, utarbetades en ny förbudsförordning – som EG-kommisionen genast underkände. Efter detta debacle har man i tysthet tagit fram en ny förordningstext, som blev tillgänglig för allmänheten onsdagen den 9 juni 2004 och som regeringen antog dagen därpå.

Den nya texten beskrivs som en eftergift till EU och sägs häva det allmänna vattenskoterförbud som anges ha gällt sedan 1994. Därigenom anser man sig ha kompromissat med EU och tillgodosett dess kritik att regleringen är ett handels hinder. Men inte heller den nya förordningen håller måttet.

### I allmänna farleder

Den skoteråkning som förordningen nu tillåter gäller i allmän farled. Allmänna farleder är cirka 300 av sjöfartsverket angivna leder (SJÖFS 1988:5), vilka anses fylla ett samfärdselbehov och enligt sjöfartsverkets policy i görligaste mån bör hållas fria från nöjesfart. Lederna bildar inget nätverk genom vilket man kan ta sig dit man vill; de saknas helt längs stora delar av kusterna och går på många håll en kort sträcka från en hamn ut till havet. Men väl där ute får man inte köra vidare, för havet är inte allmän farled och förordningen tillåter inte ens s.k. oskadlig genomfart, som Sverige är folkrättsligt skyldigt att tillåta all passerande trafik!

Förordningen förbjuder åkning även på eget vattenområde, och eftersom få äger strand invid allmän farled, blir det alltså förbjudet för en skoterägare att köra sin farkost till och från egen brygga. Till råga på allt får länsstyrelserna ytterligare begränsa användningen av farlederna, om de finner skäl för det.

Den som åsidosätter förbudet ska kunna dömas till penningböter.

### Ytterligare områden

Länsstyrelserna får emellertid tillåta skoteråkning i en del ytterligare områden där de finner skoteråkning miljömässigt godtagbar. Sådana förordnanden "skall" enligt förordningen meddelas för områden (1) där det redan är mycket buller och trafik, (2) där det är långt till bebyggelse och ointressant ur natursynpunkt, och (3) där skotrarna annars inte kan medföra "olägenheter för allmänheten", "skada för djur- och växtliv" eller sprida "smittsamma sjukdomar".

Men länsstyrelserna har varit notoriskt inställda på att stoppa skoteråkningen och har i remissvar till den förkastade förordningstexten enhälligt tillstyrkt total-

förbud för vattenskotrar. Under den gällande regleringen har också bara några få småområden avsatts för vattenskotrar. Med den nya förordningens egendomliga formulering kan man inte vänta sig någon större tilldelning i framtiden heller.

### **Självuppfyllande hotbild**

Det blir alltså enligt den här förordningen inte möjligt för en vattenskoterägare att köra dit han vill med skotern, göra ärenden, hälsa på bekanta, besiktiga sin egendom eller se på omgivningarna. Vattenskotern ses inte som en båt utan som en leksak, vilken med särskilt fordon förflyttas till en plats där den den körglade kan åka omkring. Det är tydligen i det perspektivet man sett anledning att som definitivt förbudskriterium införa "risk för spridande av smittsamma sjukdomar". Sälva förbudsmetoden begränsar därmed användningsmöjligheterna enligt vad man trott om ägarna, och köpare av vattenskoter blir i endast den som vill använda farkosten på det sättet. Hotbilden blir självuppfyllande.

Hurudan är i verkligheten vattenskoterns miljöfarlighet?

Beträffande buller och vågbildning har stor finsk undersökning visat att vattenskotrar av det slag EU godkänner är tystare än andra undersökta motorbåtar och har försumbar vågbildning. Som jämförelse kan noteras att Sverige tillåter körning med odämpade V-8or, vilka avger ett fruktansvärt dån över stora områden. I jämförelse med dem låter en vattenskoter som en symaskin. Här silas mygg och sväljs kameler.

Nu påstås visserligen att det störande med vattenskotrar skulle vara att de används till att hoppa på vågor, vilket åstadkommer ett stigande och fallande ljud som irriterar. Men om skoteråkare åstadkommer sådana störningar kan de åtalas enligt sjölagen, som har förbud mot störande körning. Detta har ingen åklagare tagit upp.

Talet om smittorisk har som antytt samband med att skotrarna hänvisas till landtransport och användning på skilda vatten. Men en vattenskoter är tung och flyttas ogärna. Farkoster som verkligen flyttas mellan skilda vatten är kanoter, för vilka något allmänt användningsförbud aldrig ifrågasatts.

I övrigt är vattenskotrar sjöns motorcyklar och har en bråkdel av en vanlig motorbåts bränsleförbrukning. Eftersom EGs utsläppskriterier för vattenskotermotorer är samma som för andra båtmotorer, ligger även utsläppsnivåerna långt under dem för andra motorbåtar. När svenska myndigheter påstår höga utsläppsvärden för vattenskotrar jämför man med bilar och andra avgasrenade landfordon. Det kunde kanske tala för att införa avgasrening för alla förbränningsmotorer men motiverar inga särregler för vattenskotrar.

### **Förbudet blir ogiltigt**

En grundläggande EU-princip är den fria rörligheten för varor. Medlemsländerna får inte utan hållbara skäl begränsa rörligheten och får inte införa regler som inskränker användbarheten av en produkt i ett medlemsland. Beträffande vattenskotrar och andra fritidsbåtar stadgas specifikt i det nämnda fritidsbåtDirek-

tivet att medlemsstaterna inte får "förbjuda, begränsa eller förhindra" att godkända produkter marknadsförs och tas i bruk. Alla försäljare av vattenskotrar kan intyga att spekulanternas köpvillighet bestäms av rätten att använda farkosterna. Kommissionen har redan klargjort att det tidigare föreslagna förbudet är ett handelshinder och att detta gäller varje allmänt förbud som bara kan begränsas genom beslut på lokal nivå. Det är ingen tvekan om att en regel som inskränker skoteråkning till allmän farled innebär ett fortsatt allmänt förbud i landet, och att länsstyrelsernas befogenhet till undantag inte ändrar det förhållandet. Det är sagt om rörlighetsfrågan men gäller tvivelsutan även frågan om förenlighet med fritidsbåt direktivet.

Det nya beslutet strider dessutom mot EGs procedurregler. Förordningen innehåller sådana tekniska standarder som ej får utfärdas utan att delges EG-kommissionen, för kommunikation med övriga medlemsstater. Efter sådant delgivande måste det tilltänkta införandet frysas i minst tre månader, under vilka övriga stater ska kunna kommentera förslaget. Sveriges regering vill nu påskina att den nya texten innebär en lättnad i ett tidigare förbud, som enligt ett undantag i EG-reglerna inte behöver notifieras. Men det är uppenbart att den användning av "båtmässiga" skotrar som hittills varit fri blir förträngd, inte vidgad, av att hänvisas till enbart allmän farled. Det motsatta påståendet är ett svepskäl.

Om ändringen träder i kraft kan den vattenskoterförare som påträffas på förordningens förbjudna vatten ändå inte fällas till straff. Han får antagligen ett bötesföreläggande som han bör låta bli att godkänna och kommer då att instämmas till domstol. Domstolen är enligt svensk rätt skyldig att iaktta EUs regler, och jag kan inte se att den har lagligt utrymme att fälla till straff enligt den nya förordningstexten.

Hugo Tiberg  
Professor i sjö rätt