



Beslutningsforslag nr. **B 42**

Folketinget 2017-18

Fremsat den 29. november 2017 af Jan Erik Messmann (DF), Pia Adelsteen (DF), Lise Bech (DF), René Christensen (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Karina Due (DF), Søren Espersen (DF), Ib Poulsen (DF) og Peter Skaarup (DF)

Forslag til folketingsbeslutning

om, at kommunalbestyrelser kan begrænse den generelle tilladelse til at sejle med vandscooter i danske havne og ved udpegede badestrande

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte et lovforslag, der giver kommunalbestyrelser mulighed for at begrænse den generelle tilladelse til at sejle med vandscooter i danske havne og ved badestrande. Begrænsningen skal gæl-

de i bestemte perioder og have til formål at forebygge hindringer og ulemper for anden sejlads eller badning eller unødigt støj, der er til ulempe for andre. Lovforslaget skal træde i kraft senest den 1. marts 2018.

Bemærkninger til forslaget

Formålet med beslutningsforslaget er at give kommunalbestyrelser mulighed for at begrænse den generelle tilladelse til at sejle med vandscooter i danske havne og ved udpegede badestrande.

Det grundlæggende problem, som dette beslutningsforslag skal løse, er den manglende kontrol med vandscootere i danske havne. Forslaget skal endvidere minimere risikoen for at ramme en neddykket eller svømmende badegæst, uden at en sådan begrænsning medfører omkostninger for vandscooterføreren.

Miljø- og fødevarerministeren kan efter § 29, stk. 1, i naturbeskyttelsesloven (jf. lovbekendtgørelse nr. 934 af 27. juni 2017) fastsætte regler, hvorefter ikkeerhvervsmæssig sejlads og anden færdsel på søterritoriet og efter anmodning fra vedkommende kommunalbestyrelser på vandløb og søer forbydes helt eller delvis. Det er dog ikke muligt at fjernadministrere en sådan lovgivning, da man for det første skal kende de lokale forhold og for det andet ikke må gennemføre generelle restriktioner, fordi det er i strid med EU-retten.

Før 2010 var der ifølge vandscooterbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1315 af 20. november 2006 om regulering af sejlads med vandscootere m.v.) et generelt forbud mod sejlads med vandscooter på dansk søterritorie. Der måtte kun sejles ud for Grenå Havn på Djursland og uden for Trekroner i København (»Regler for vandscootersejlads«, flidhavne.dk). Kommunalbestyrelsen kunne dog fravige denne regel og tillade sejlads med vandscooter på konkret udpegede steder på søterritoriet. Men med en højesteretsdom af 19. november 2010 (jf. U. 2011.539 H) blev det stadfæstet, at den danske vandscooterbekendtgørelse var så restriktiv, at den måtte betragtes som en handelshindring, der reelt betød, at ingen ville købe en vandscooter i Danmark (kvantitativ handelshindring). Den danske regulering af sejlads med vandscooter måtte derfor anses for at være i strid med Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 34, jf. artikel 36.

Efter den nævnte højesteretsdom blev den dagældende bekendtgørelse ophævet og erstattet af den gældende vandscooterbekendtgørelse (jf. bekendtgørelse nr. 23 af 6. januar 2012).

Det er nu generelt tilladt at sejle med vandscooter alle steder på nær i beskyttede naturområder. Uden for naturbeskyttelsesområder er det tilladt at isætte en vandscooter og sejle ud til 300-meterslinjen med en maks. hastighed på 5 knob. Hvis en vandscooter sættes i vandet i en havn, skal den følge sejlløbet til og fra havnen.

Med beslutningsforslaget får kommunalbestyrelsen mandat til at begrænse den generelle tilladelse for en periode med mulighed for at begrænse den generelle tilladelse hvert år. Begrænsningen kunne f.eks. gælde badesæsonen, der er ganske kort i Danmark, eller i havne med mange turistbåde,

således at turister kan føle sig sikre, når de besøger Danmark.

Med forslaget bliver det muligt for kommunalbestyrelsen at træffe beslutning om at fravige den generelle tilladelse til at sejle med vandscooter i danske havne og ved badestrande, hvis kommunen finder, at der er et begrundet hensyn til bløde trafikanters sikkerhed og beskyttelse af menneskeliv, jf. TEUF, art. 36. For at sikre, at en sådan restriktion ikke vil føre til, at ingen køber en vandscooter i Danmark i strid med TEUF, art. 34, vil en restriktion, der vedrører forbud mod sejlads med vandscooter i danske havne og ved badestrande, kun kunne indføres i en begrænset periode, og kommunalbestyrelsen skal for hver periode tage sagen op på ny for at sikre, at der er en sammenhæng mellem restriktionen og den generelle tilladelse.

Denne form for begrænsning i den generelle tilladelse til sejlads med vandscooter findes allerede i dag i politiets ordensbekendtgørelse (jf. bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005) § 14, stk. 2, hvor følgende fremgår:

»Stk. 2. Politiet kan på den i stk. 1 nævnte måde endvidere fastsætte regler for sejlads med motorbåde og for brætsejladens inden for en nærmere angivet kortere afstand fra kyststrækninger, for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge hindringer eller ulemper for anden sejlads eller for badning eller for at forebygge unødigt støj, der er til ulempe for andre.«

Beslutningen om, hvorvidt vandscootere må sejle i danske havne og ved badestrande, bør ikke alene tages af politiet. Selv om dette er situationen i dag, har det aldrig været intentionen. Men det har været konsekvensen af den nævnte højesteretsdom.

Eftersom en lang række beslutninger, jf. kommunalfuldmagten, er henlagt til kommunalbestyrelsen, er det nødvendigt at udvikle en løsning, således at det kommunale selvstyre ikke annulleres med argumentationen om, at det udgør en handelshindring. Kommunalbestyrelsen kender deres eget område og må gives et råderum inden for rammen af den generelle tilladelse til at begrænse sejlads med vandscooter, hvilket vil være i tråd med subsidiaritetsprincippet.

Efter højesteretsdommen har myndighederne undervurderet i særdeleshed implementeringsopgaven og de administrative og økonomiske konsekvenser, som det har at håndhæve EU's direktiv vedrørende fritidsfartøjer (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/53/EU af 20. november 2013 om fritidsfartøjer og personlige fartøjer og om ophævelse af direktiv 94/25/EF). På den ene side kan rækkevidden og betydningen af højesteretsdommen først endelig præciseres og efterprøves, efter EU's generelle tilladelse gennemføres i praksis. På den anden side er der ikke fundet løsninger i forbindelse med de tragiske dødsfald i sommeren 2017, der dæmper op for problemerne med voldsom sejlads med vandscooter i danske havne og ved badestrande. Man har

derimod valgt en minimumsstandard i form af et »kørekort« uden nummerpladepligt, der ikke løser problemet. Det er vigtigt, at der ikke sker en »overvægtning« af hensynet til varernes frie bevægelighed, men sikres en balance mellem hensynet til »bløde« trafikanter og vandscooterførere.

Problemet med den nuværende retsstilling med en generel tilladelse til at sejle med vandscooter er, at politiet i praksis har svært ved at forhindre ulovlig sejlads inden for 300-meterszonen (»Vandscootere bliver jagtet til sommer«, Jyske-Vestkysten Aabenraa, 14. maj 2017. »Se læsernes videoer: Vanvidssejladsen fortsætter i de københavnske havne«, politiken.dk/kultur, 29. juli 2013. »Video viser vandscootere flygte fra dødsulykken: De kom blæsende væk«, nyheder.tv2.dk, 7. maj 2017). Politiet beretter, at når politiets patruljebåde sejler ud, er vandscooterførerne opmærksomme på, at politiet er til stede, og sejler ud til 300-meterslinjen (»Vandscooter-chikane er svær at komme til livs«, Lokalavisen Aarhus Vest, 18. august 2015). For at loven bliver overholdt, kræver det, at politiet hele tiden er til stede, og det vil være ressourcerelevante (»Her hærger vandscooterne også: Flere er døde«, ekstrabladet.dk, 12. maj 2017). Det løser således ikke problemet, at f.eks. Københavns Politi patruljerer 50 pct. mere inde i Københavns Havn, ikke mindst fordi problemet med motorbåde, der sejler for hurtigt i danske havne, er et landsdækkende problem (jf. ovennævnte artikel fra ekstrabladet.dk og artiklerne »Vandscootere og høj fart har været problem i årevis«, fyens.dk/indland, 7. maj 2017, og »Også problemer med jetski ved Karrebæksminde«, næstved.netavis.nu, 8. maj 2017).

Ifølge Østjyllands Politi har man ikke egne både til patruljering og må bede om assistance fra marinehjemmeværnet og andre beredskaber (jf. ovennævnte artikel fra Lokalavisen Aarhus Vest). Hos Nordjyllands Politi kender man også til problemet, hvor der sejles stærkt på Limfjorden ved Aalborg. Heller ikke i Aalborg er problemet løst. Vicepolitinspektør ved Nordjyllands Politi forklarer i artiklen i Lokalavisen Aarhus Vest problemet således:

»Vi kunne se, da vi afholdt Tall Ships Race, at der blev sejlet voldsomt på vandscootere. Vi havde i den forbindelse fire-fem hurtige både i vandet, og vi fik kun fat i en enkelt, som nu bliver sigtet. De skal tages med list.«

Næstformand for Aarhus Sejlklub forklarer i samme artikel, at problemerne er gammelkendte i Århus marina:

»Problemet startede for en del år siden, da EU lovliggjorde det at sejle vandscooter. Der kommer nogle gange en, to eller tre vandscootere og sætter ud fra vores slæbested. Nog-

le af dem er ikke fra sejlermiljøet, og sejler enormt uhenigtsmæssigt. De sætter sig ikke i de andre sejleres sted, og de sejler nogle gange alt for tæt på de andres både... Vi har måttet afbryde træninger, men kano- og kajaksejlere og svømmere er langt mere udsatte.«

De nuværende løsningsforslag med en minimal forøgelse af patruljeringen i Københavns Havn og et uddannelsespålæg løser ikke det grundlæggende problem. Bevisbyrden vil fortsat være meget svær at løfte for politiet. En generel tilladelse til at sejle med vandscooter i danske havne og ved strande betyder, at det er meget vanskeligt for politiet at dokumentere, at forbudszonerne bliver overholdt, såfremt politiet kun ser vandscooterne, når de forlader eller kommer ind i havnen.

En anden mulighed er at skærpe straffen for vanvidssejlad. Men straffen for vanvidssejlad er op til 8 års fængsel efter straffelovens § 252. En strafferamme på op til 8 års fængsel burde i sig selv være nok til at motivere folk til at finde et andet sted at sejle på vandscooter. Når der alligevel er vanvidssejlad på vandscooter i danske havne, skyldes det, at risikoen for at blive fanget og stillet til ansvar opleves som nær ved ikkeeksisterende.

Pr. 1. januar 2018 indfører Søfartsstyrelsen et vandscooterlørekort med særlige kvalifikationskrav, som bl.a. betyder, at man ved en praktisk prøve skal bevise, at man er i stand til at sejle en vandscooter på forsvarlig vis (»Myndighederne strammer reglerne for vandscootere«, Erhvervsministeriets pressemeddelelse, 24. maj 2017). Men et kørekort til vandscooter løser ikke problemet, da man fortsat kan sejle i danske havne og ved strande ulovligt.

Konklusionen må være, at restriktioner koblet på den generelle tilladelse til at sejle med vandscooter i danske havne og ved strande er den billigste og mest effektive løsning og et værktøj, som alle kommuner kan få gavn af.

Med beslutningsforslaget kan kommunalbestyrelser begrænse den generelle tilladelse til at sejle med vandscooter i begrænsede perioder i danske havne og ved badestrande. Beslutningsforslaget vil fremadrettet sikre, at politiet kan stoppe sejlads med vandscooter inde i danske havne og ved badestrande og dermed sikre »bløde« søvejstrafikanter mod livsfare og desuden sikre, at der ikke opstår en hetzlignende stemning mod alle de vandscooterførere, der sejler stille og roligt og overholder loven.

Skriftlig fremsættelse

Jan Erik Messmann (DF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om, at kommunalbestyrelser kan begrænse den generelle tilladelse

til at sejle med vandscooter i danske havne og ved udpegede badestrande.

(Beslutningsforslag nr. B 42)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.