

NOTAT



Miljøministeriet
Naturstyrelsen

Det åbne land
J.nr. NST-4101-00698
Ref. soele/lar/jenoe
Den 28. november 2014

Notat om vandscooterbekendtgørelsen

Formålet med vandscooterbekendtgørelsen er at beskytte naturen og dermed leve op til EU's naturdirektiver, og at opnå en afbalancering i forhold til de rekreative hensyn og nationale naturinteresser.

Sejlads med hurtigtgående motorfartøjer har gennem en lang årrække været reguleret lokalt gennem vildtreservater og lokale politivedtægter. Der er i ganske mange vildtreservater lokale begrænsninger i motorbådssejlads, både egentlige forbud og hastighedsreguleringer. Det samme gælder mht. lokale politivedtægter ud fra hensynet til offentlighedens sikkerhed.

Den første vandscooterbekendtgørelse blev udformet i 1994 hvor det i Miljøministeriet blev vurderet, at der var et særskilt behov for en generel regulering af sejlads med jefremdrevne fartøjer som jetski, vandscootere m.v. Den nugældende vandscooterbekendtgørelse er fra 2012, hvor den blev revideret, efter at Højesteret udtalte, at den dagældende bekendtgørelse havde været administreret for restriktivt.

Regulering af motordrevne fartøjer sker således på baggrund af forskellig lovgivning, der delvist udspringer af forskellige formål, men samlet har som virkning, at de reducerer gener for natur og friluftsliv. Der er dermed væsentlige synergieffekter allerede i den eksisterende lovgivning.

1. Vandscootere m.v.

De fartøjer, som vandscooterbekendtgørelsen omfatter, følger fritidsfartøjsdirektivets definition på en vandscooter. Jetski, luftpudefartøjer og andre motordrevne sportsfartøjer med en længde på under 4 meter, der har indbygget forbrændingsmotor med vandstrålepumpe som hovedfremdrivningsmiddel, og som er beregnet til at skulle betjenes af en eller flere personer, som sidder, står eller knæler på – snarere end i – skroget er således alle omfattet. Søfartsstyrelsen har på forespørgsel af Naturstyrelsen oplyst, at der ikke skelnes mellem jetski og vandscootere i direktivet.

Den gældende bekendtgørelse er udformet som en generel tilladelsesordning. Det medfører, at det er tilladt at sejle med vandscootere m.v. på størstedelen af det danske søterritorium, i områder fra 300 meter fra kystlinjen, fordi der i disse områder er minimal forstyrrelsesrisiko. I Natura 2000-områderne, i vildtreservater og på fredede arealer er der totalforbud mod vandscootersejlads, også selvom nogle af disse områder ligger længere væk end 300 m fra kysten. Dette er begrundet i de særlige beskyttelseshensyn til især vandfugle, sæler og marsvin, der også udnytter områder længere ude end 300 meter.

Kommunerne har mulighed for at dispensere til sejlads i områder, hvor det i bekendtgørelsen er forbudt at sejle med vandscooter m.v., hvis der er tale om

arrangementer af interesse for almenheden, og hvor det ikke strider mod f.eks. hensynet til arter i Natura 2000-områderne.

Vandscooterbekendtgørelsen fastlægger en regulering, Naturstyrelsen har vurderet nødvendig for at undgå betydelige forstyrrelser af dyrelivet fra sejlads med vandscootere m.v. i lyset af EU's naturdirektiver, som Danmark er forpligtet til at overholde. Dette er baggrunden for, at sejlads med bl.a. vandscootere i Natura 2000-områder ikke er tilladt. Desuden benyttes de lavvandede områder nær kysten ofte af fugle til raste- og fødesøgningsområder og forbudsområderne og 300 meter zonen bidrager dermed til den generelle beskyttelse af fugle, som også følger af fuglebeskyttelsesdirektivet. Europa-Kommissionen har i forbindelse med en EU-sag om vandscooterbekendtgørelsen (herom senere) accepteret denne regulering.

Ud over dette hensyn har bekendtgørelsen også til formål at undgå gener af vandscootersejlads for den rekreative udnyttelse af de kystnære strækninger, hvilket danner baggrund for den fastsatte grænse på 300 meter, hvor transport ud af zonen dog er tilladt med en fart på maksimalt fem knob. Zonen på 300 meter er valgt, fordi det vurderes, at badende typisk ikke går/svømmer længere end 300 meter ud. De 300 meter svarer i øvrigt til den afstand, som politiet ofte benytter ved udstedelse af lokale politivedtægter langs kysten til at begrænse sejladshastighed for at sikre badende mod ulemper fra motorbådssejlads og for at hindre støjgener, hvorfor afstanden er kendt fra anden tilsvarende regulering.

Det har i den forbindelse været et væsentligt aspekt, at reguleringen blev udformet, så den er enkel og let at håndhæve. Dette er sikret ved at lade bekendtgørelsen omfatte fartøjer med let genkendelige egenskaber og ved at anvende klart afgrænsede områder og en kendt zonerings.

Udformningen af bekendtgørelsen fra 2012 er baseret på et forsigtighedsprincip. EU har ikke anfægtet Miljøministeriets brug af forsigtighedsprincippet som grundlag for gennemførelse af naturdirektiv-forpligtelser i forbindelse med udarbejdelsen af vandscooterbekendtgørelsen.

Naturstyrelsen lagde ifm. udformningen af bekendtgørelsen fra 2012 vægt på oplysninger fra vandscooterproducenter, om at vandscootere m.v. i forhold til motorbåde har en langt bedre manøvreedygtighed, da den ligesom en motorcykel styres med hjælp fra kropsvægten. I forhold til motorbåde med påhængsmotor eller indbygget motor kan vandscootere manøvreres ind på helt lavt vand i høj fart, og kan således færdes i sårbare kystnære områder, der ikke er tilgængelige for motorbåde, hvortil der knytter sig store rekreative og naturværdier, bl.a. for fuglelivet.

Vandscootere m.v. kan dermed forårsage en anderledes og mere negativ påvirkning af miljøet, end motorbåde med påhængsmotor eller indbygget motor kan. Samtidig er der et ikke uvæsentligt sikkerhedsaspekt knyttet til vandscootere m.v. langs ikke mindst vores badestrande, ligesom støjen ved den høje hastighed kan være til stor gene. Det er de fundamentale forskelle mellem motorbåde og vandscootere m.v., som begrundes en særskilt regulering af vandscootersejlads m.v.

I forslag til afgørelse i sag C-142/05 (Mickelsson & Roos), hvor den svenske stat blev anklaget for overtrædelse af EU-retlige regler, udskilles vandscootere fra andre fritidsfartøjer. Det udtales i punkt 75, at *"Vandscootere kan på grund af deres udstødning og støjemissioner og den kendsgerning, at der kan køres med dem i områder med ruge- og ynglepladser, fremkalde miljøskader. På baggrund af vandscooterens mangfoldige negative indvirkninger på miljøet, som alle de intervenierende regeringer*

har henvist til, er en national regulering, der begrænser anvendelsen af vandscootere, uden tvivl egnet til at beskytte miljøet.”

- ./.
- Der er vedlagt kort over det samlede forbud mod vandscootersejlad efter vandscooterbekendtgørelsen.

2. Øvrige fartøjer

Sejlads med fx motorbåde (herunder speedbåde og jetbåde), er reguleret i reservatbekendtgørelser og lokale politivedtægter.

2.1. Reservatbekendtgørelser – regulering af motorbådssejlads (herunder jetbåds- og speedbådssejlads).

Der er i dag ca. 100 natur- og vildtreservater, hvoraf en stor del indeholder regler om begrænsning af sejlads. Reguleringen har hjemmel i lov om jagt- og vildtforvaltning og/eller naturbeskyttelsesloven.

Mange vildtreservater indeholder regler om motorbådssejlads, men reguleringen er ofte meget lokal og detaljeret. Langt de mest almindelige former for regulering, som vedrører motorbådssejlads, er hastighedsgrænser og 50 meter færdselsfri zoner omkring ynglelokaliteter i fuglenes yngletid. Der er enkelte eksempler på, at hele reservater er omfattet af forbud mod eller begrænsninger i motorbådssejlads.

- ./.
- Naturstyrelsen har foretaget en gennemgang af de udstedte reservatbekendtgørelser, hvoraf det fremgår, at motorbådssejlads på fiskeriterritoriet reguleres i ca. 70 pct. af de knap 100 udstedte reservater. Der vedlægges to eksempler på reservater med regulering af motorbådssejlads – dels Roskilde Fjord vildtreservat (bilag 1) og dels Amager vildtreservat (bilag 2).

2.2. Politiets reguleringer af motorbådssejlads

Ordensbekendtgørelsen (nr. 511 af 20. juni 2005) hjemler udstedelse af lokale politivedtægter i kystnære områder, 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. Som et eksempel på særlig regulering kan nævnes Fyns Politis sejladsreglement, hvor § 3 opstiller betingelser for motorbådssejlads. Det fremgår, at i det omfang, motorbådssejlads er tilladt inden for 300 meter zonen, da skal motorbåde fremført med en hastighed på mere end 5 knob foregå uden for 300 meter zonen.

3. Løbende vurdering af behov for justeret regulering

3.1. Skærpelse i Natura-2000 områder for motorbåde m.v.

Aarhus Universitet ved DCE har for Naturstyrelsen gennemført en analyse ”Vurdering af forstyrrelsestrusler i Natura 2000-områderne”, som bl.a. vurderede, om sejlads udgør en trussel for arter i Natura 2000-områderne, og om der kan være behov for at yderligere at regulere færdsel i områderne. DCE har i analysen identificeret en række områder, hvor yderligere regulering af færdsel, herunder sejlads, bør overvejes. Naturstyrelsen arbejder videre med anbefalingerne. Analysen forholder sig ikke til vandscootersejlads. Det skyldes, at DCE kun har undersøgt aktiviteter, der kan udgøre en potentiel trussel for Natura 2000-områderne, som var lovlige på undersøgelsestidspunktet.

I MIU alm. del spm. 532 vedhæftet bilag 437 er det oplyst, at DCE skulle have stillet spørgsmålstegn ved, om motorbådssejlads m.v. kan give anledning til forstyrrelser af fugle. Den pågældende medarbejder fra DCE har overfor Naturstyrelsen oplyst, at han ikke kan genkende de konklusioner, der er fremført i bilaget, og som medarbejderen i DCE altså bliver taget til indtægt for.