



Innst. O. nr. 98

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:64 (2008–2009)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantlovforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Korsberg, Tord Lien, Per Sandberg, Ketil Solvik-Olsen og Åge Starheim om ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Til Odelstinget

SAMMENDRAG

Forslagsstillerne viser i dokumentet til at de både i 2006 og 2007 har bedt Regjeringen legge frem sak som åpner for en mer liberal praksis og økt lokalt selvstyre i spørsmål om motorferdsel. Forslagsstillerne mener nå at tiden er i ferd med løpe ut for å få behandlet loven i denne stortingsperiode.

Det vises til bl.a. erfaringene fra "Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark", og forslagsstillerne fremmer i dokumentet forslag om ny lov om motorferdsel i vassdrag og utmark.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ann-Kristin Engstad, Asmund Kristoffersen, Marianne Marthinsen, Tore Nordtun, Torny Pedersen og Terje Aasland, fra Sosialistisk Venstreparti, Inga Marte Thorkildsen, og fra Senterpartiet, Erling Sande, viser til brev fra Miljøverndepartementet v/ statsråden, datert 5. mai 2009, som er vedlagt.

Statsråden sier i brevet:

"Regjeringen arbeider med et forslag til en ny motorferdsellov i utmark og vassdrag, men det vil

ikke bli lagt fram en proposisjon for Stortinget i inneværende sesjon.

Regjeringen tar sikte på å fremme en lovproposisjon i løpet av inneværende år. Jeg ser derfor ikke grunn til å følge opp representantlovforslag nr. 64."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Torbjørn Andersen, Tord Lien og Ketil Solvik-Olsen, fra Høyre, Peter Skovholt Gitmark og Ivar Kristiansen, fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Holten Hjemdal, og fra Venstre, lederen Gunnar Kvasheim, har merket seg at regjeringspartiene gjentatte ganger har lovet at ny motorferdsellov skulle komme til behandling i inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer viser til at denne saken, sett i forhold til sakens størrelse, må være blant de mest utredede sakene Stortinget noen gang har fått seg forelagt. Det kan, etter disse medlemmers oppfatning, ikke være beslutningsgrunnlaget som er for tynt, og da må disse medlemmer bare konstatere at det nok en gang er intern uenighet blant regjeringspartiene som gjør at Regjeringen ikke kan konkludere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at dette kan klart illustreres av uttalelsene i Stortingets debatt 24. mai 2007, hvor representanten Torny Pedersen uttalte:

"At denne saken har tatt altfor lang tid, hersker det ingen tvil om, og utålmodigheten ute er stor og stemningen noe amper. Men heldigvis har miljøvernministeren i brev til komiteen forsikret at saken kommer i 2008, og komiteens flertall ber da Regjeringen om at eventuell lovendring må komme til Stortinget så tidlig som mulig i 2008."

Disse medlemmer viser til at Ola Borten Moe (Senterpartiet) uttalte den 29. august 2007 til Helgeland Arbeiderblad at:

"Senterpartiet ønsker at forvaltningen av loven for motorferdsel skal overføres til kommunene",

og videre at:

"Dagens strenge lovverk for motorferdsel i utmark fører allerede til at store deler av befolkningen blir lovbrøytet",

og at:

"lokal styring vil kunne gi en mer liberal håndheving. Kommunene bør få mulighet til å fastsette spesifikke løyper for rekreasjonskjøring."

Videre sies det samme sted:

"I praksis betyr dette at ordningen som gjelder i forhold til rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms, utvides til å gjelde resten av landet. Det må også være opp til den enkelte kommune om man ønsker å tillate begrenset nyttekjøring til hytter, eller om man vil gå inn for bare å tillate leiekjøring."

Dette synet deler disse medlemmer.

Videre mener disse medlemmer det er et stort avklart flertall i Stortinget for denne holdningen, og at summen av enkeltrepresentanter fra regjeringspartiene som har lovet at denne saken skal få sin løsning i inneværende periode, vil gjøre det mulig å skaffe flertall for det lovforslaget som ble fremmet i representantlovforslaget.

Disse medlemmer vil understreke at man erkjenner behovet for lovregulering av motorferdsel i utmark og vassdrag, og at det ikke er i noens interesse å ha en "lovløs" situasjon rundt motorisert ferdsel i utmark. En stadig økende utbredelse av terrenggående motorkjøretøyer i privat eie fordrer et lovverk som avgrenser og begrenser bruken av disse i sårbare områder. Spesielt gjelder dette bruk av barmarkskjøretøyer generelt og firehjulinger spesielt. Disse kjøretøyene kan etterlate sår i naturen som ofte tar mange år å lege. Disse medlemmer mener slike barmarkskjøretøyer også i fremtiden bare bør kunne benyttes når det er tvingende nødvendig og der naturens evne til restituering er størst.

Disse medlemmer viser til at beltedrevne kjøretøyer som snøscooter og beltevogn imidlertid ikke skader faunaen så lenge de blir brukt på snødekket mark. Likevel er det også sterke restriksjoner på disse kjøretøyene, og man opplever ofte et betydelig konfliktnivå mellom lokalbefolkningens interesser på den ene siden og den statlige forvaltningen på den andre siden. Den følelsesmessige intensiteten i disse konfliktene stiller store krav til saksbehandlingen hos avgjørende myndigheter. Mange reagerer på det de

opplever som kompromissløs håndhevelse av regelverket fra fylkesmannens miljøvernavdeling, hvor man i liten grad kan praktisere noe lokalt skjønn i det hele tatt.

Disse medlemmer viser til at Miljøverndepartementet i 2000 inviterte åtte kommuner (Sirdal, Vinje, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjelldal, Fauske og Kautokeino) til å være med på et 3-årig forsøk for å prøve ut kommunal forvaltning av motorferdselsloven. I ettertid er forsøksperioden utvidet med to år. Forsøksordningen er grundig evaluert i de tre rapportene 90, 91 og 99 fra Norsk institutt for naturforskning (NINA) 2005. I tillegg har Hattfjelldal kommune laget en egen evalueringsrapport "Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark".

Disse medlemmer peker på at rapportene fra NINA kan vise til en rekke positive effekter av prøveprosjekter. I mange av kommunene har det blitt mindre ulovlig kjøring, mer taxi- og turistkjøring, mindre kjøring i de mest sårbare områdene, bedre kommunal planlegging og sterkere indre justis i scootermiljøene. De kommunene som har vært med i prosjektet, har hatt anledning til å etablere både turistløyper og rekreasjonsløyper, som har latt både tilreisende og lokalbefolkningen komme seg ut i marka. Ikke alle deltakerkommunene har etablert slike løyper, for eksempel har Sirdal ikke etablert slik rekreasjonsløype. Fauske kommune er en av kommunene som har etablert løype, den ligger i Sulitjelma.

Disse medlemmer viser til at ordningen med rekreasjonsløyper har gjort at eldre og funksjonshemmede har kunnet komme seg ut i naturen også på vinterstid. Likeens har det ført til at reiselivsbedriftene i kommunene har kunnet tilby sine gjester naturopplevelser på snøscooter, slik alle svenske og finske reiselivsbedrifter har mulighet til. Stor-Elvdal har etablert en rekreasjonsløype, men den er bare for medlemmer av den lokale scooterklubben. Disse tre tilnærmingene til rekreasjonsløyper viser at det er gjort lokale tilpasninger til beste for det lokale miljøet, fritidstilbudet og næringslivet. Alle kommunene har til felles at det bare er marginale deler av kommunene som har blitt regulert med mulighet for snøscootertrafikk i medhold av regelverket for prøveprosjektet og det lokale planverket.

Disse medlemmer viser videre til Vinje kommune hvor ordfører Arne Vinje (Sosialistisk Venstreparti) peker på at:

"Skuterklubbene har også gjort eit godt haldningsskapande arbeid blant medlemmene sine,"

og at:

"Prøveordninga med rekreasjonsløyper har utan tvil ført til mindre ulovleg kjøring"

og at:

"Dersom dagens ordning skulle falle vekk og ein er tilbake til gamle ordningar for 700 lovleg innkjøpte skuterar som stort sett vil vera ulovleg å bruke, er ein straks tilbake til tilstandar som skapar konflikhtar og liten respekt for lovar og regelverk." (Varden 27. januar 2006).

Disse medlemmer mener at dagens generelle ordning hvor myndighet er tillagt fylkesmannens miljøvernnavdeling, ikke er egnet til å tilgodese lokale forhold og krav til tilpasning og variasjoner. Dersom man gjennom lovverket legger seg på en linje som bryter sterkt med tyngdepunktet i folks rettsoppfatning, vil man bryte ned respekten og forståelsen for og nødvendigheten av lovverket. Resultatet kan meget vel bli det motsatte av lovmakers intensjon – en ukontrollert og lovstridig bruk av motorkjøretøyer i utmark. Dette vil kunne skje uten at lovmaker og kontrollmyndigheter har noen mulighet til å gjenvinne kontrollen over situasjonen. I den omtalte forsøksordningen har fylkesmannens miljøvernnavdeling en større grad av fleksibilitet for å gi tillatelse til å kjøre snøscooter, men samtidig opprettholdes en betydelig påvirkningskraft på hvor det skal kunne kjøres snøscooter. Fylkesmannen vil gjennom sin innsigelsesrett til kommunalt planarbeid kunne påvirke hvilke områder som åpnes for motorisert ferdsel i utmark. Men fylkesmannen vil ikke lenger få noen direkte innflytelse på hvem som skal få kjøre i de områder som er åpnet i det kommunale planverket for motorferdsel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener alle kommuner gjennom plan- og bygningsloven bør få retten til å forvalte motorisert ferdsel i utmark. Dette vil medføre økt vilje i kommunene til å gjennomføre god kommunal planlegging og kartlegging av de mest sårbare naturområdene, og vil utmerket godt kunne ivareta alle interessene tilknyttet forvaltningen av motorferdsel i utmark.

Disse medlemmer tar opp forslag fremsatt i Dokument nr. 8:64 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at Direktoratet for naturforvaltning (DN) i juni 2007 sendte et forslag til nytt motorferdselsregelverk på høring. DN leverte sin tilråding til endringer i lovverket til Miljøverndepartementet 10. mars 2008. Miljøvernministeren har tidligere i sine svar til Stortinget lovt at disse endringene skulle legges frem for Stortinget i løpet av 2008. Disse medlemmer konstaterer at disse klare løftene er brutt, og at handlingslammelse på grunn av indre uenighet i Regjeringen har fått denne prosessen til å stoppe opp.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at motorferdsel i utmark innebærer en avveining mellom ulike hensyn. På den ene siden folks ønske om fred og ro når man ferdes i naturen, beskyttelse av dyreliv mot skadelig støy, samt forebygging av skader i sårbar natur, og på den andre siden behovet for nyttetransport til områder i utmark, turisme, muligheter for rekreasjon og tilgjengelighet til naturområder for personer med redusert fremkommelighet. Det innebærer også en avveining mellom kommunalt selvstyre og retningslinjer for nasjonalt miljøvern.

Disse medlemmer viser til at Stortinget innførte en felles nasjonal forskrift som avløste de kommunale forskriftene for motorkjøretøyer i 1998. Forvaltningen av motorisert ferdsel i utmark ble med det overlatt til embetsverket hos fylkesmannens miljøvernnavdeling. Dette førte til at praktiseringen av lovverket i liten grad ivaretok lokale variasjoner og tilpasninger i utøvelsen av motorisert ferdsel.

Disse medlemmer ønsker større frihet for den enkelte kommune når det gjelder regelverket for motorisert ferdsel. Med mer kommunalt selvstyre blir det ulik praksis fra kommune til kommune.

Disse medlemmer viser til at i en anerkjennelse av de mange lokale variasjonene inviterte Miljøverndepartementet i 2000 åtte kommuner (Sirdal, Vinje, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjelldal, Fauske og Kautokeino) til å være med på et 3-årig forsøk for å prøve ut kommunal forvaltning av motorferdselsloven. I ettertid er forsøksperioden utvidet med to år. Forsøksordningen er grundig evaluert i de tre rapportene 90, 91 og 99 fra Norsk institutt for naturforskning (NINA) 2005. I tillegg har Hattfjelldal kommune laget en egen evalueringsrapport "Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark".

Disse medlemmer har merket seg at rapportene fra NINA kan vise til en rekke positive effekter av prøveprosjekter. I mange av kommunene har det blitt mindre ulovlig kjøring, mer taxi- og turistkjøring, mindre kjøring i de mest sårbare områdene, bedre kommunal planlegging og sterkere indrejustis i scootermiljøene. De kommunene som har vært med i prosjektet, har hatt anledning til å etablere både turistløyper og rekreasjonsløyper, som har latt både tilreisende og lokalbefolkningen komme seg ut i marka. Ikke alle deltakerkommunene har etablert slike løyper, for eksempel har Sirdal ikke etablert slik rekreasjonsløype. Fauske kommune er en av kommunene som har etablert løype, den ligger i Sulitjelma. Ordningen med rekreasjonsløyper har gjort at eldre og funksjonshemmede har kunnet komme seg ut i naturen også på vinterstid. Likeens har det ført til at reiselivsbedriftene i kommunene har kunnet tilby sine gjester naturopplevelser på snøscooter, slik alle svenske og finske reiselivsbedrifter har mulighet til. Stor-Elvdal har etablert en rekreasjonsløype, men den er

bare for medlemmer av den lokale scooterklubben. Disse medlemmer peker på at disse tre tilnærmingene til rekreasjonsløyper viser at det er gjort lokale tilpasninger til beste for det lokale miljøet, fritidstilbudet og næringslivet. Alle kommunene har til felles at det bare er marginale deler av kommunene som har blitt regulert med mulighet for snøscootertrafikk i medhold av regelverket for prøveprosjektet og det lokale planverket.

Disse medlemmer mener at evalueringen av forsøksordningen med utvidet lokalt selvstyre i 8 utvalgte kommuner som har pågått siden 2000, må være en viktig del av grunnlaget for endringer i lover og forskrifter om motorferdsel i utmark. Disse medlemmer mener videre at dagens særregler i Nord-Troms og Finnmark med mer liberale regler for motorferdsel må bestå.

Disse medlemmer mener at erfaringene fra forsøksprosjektet tilsier at det må komme en ny lov om motorferdsel i utmark med blant annet større frihet for den enkelte kommune når det gjelder regelverket for motorisert ferdse. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen og talspersoner fra regjeringspartiene har signalisert en endring i lovverket på dette området. Disse medlemmer viser her blant annet til stortingsrepresentant Torny Pedersen (Arbeiderpartiet) som uttalte til Namdalsavisa 25. mai 2009 at:

"Også flertallet i Stortinget er utålmodige etter å få til mer lokal forvaltning, med mulighet til å tilpasse motorferdsel til de forskjellige forhold som råder i vårt langstrakte land."

Disse medlemmer hadde på denne bakgrunn forventet at ny lov om motorferdsel i utmark hadde blitt fremmet i inneværende stortingsperiode. Disse medlemmer peker på at engasjementet rundt spørsmålet om motorferdsel i utmark er stort i mange deler av landet, og velgerne har et krav på å få vite hva som er Regjeringens politikk på dette området før valget.

Disse medlemmer viser til at på oppdrag fra Miljøverndepartementet utarbeidet Direktoratet for naturforvaltning (DN) et lovforslag som ble sendt på høring sommeren 2007. Basert på dette sendte DN i mars 2008 inn sitt forslag til ny lov om motorferdsel i utmark til Regjeringen. Lovforslaget har med andre ord vært under behandling i Miljøverndepartementet i mer enn ett år. Disse medlemmer kan vanskelig forstå miljø- og utviklingsministerens brev til komiteen der han varsler at han ikke vil fremme et lovforslag om motorferdsel i utmark før etter stortingsvalget 2009 som annet enn mangel på politisk handlekraft i Regjeringen.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:63 (2008–2009), og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å tilpasse lov om motorferdsel i utmark slik at kommunene får økt myndighet – innenfor nasjonale retningslinjer – og der erfaringene fra forsøksprosjektet med økt lokalt selvstyre legges til grunn."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Forslag til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 (formål)

Formålet med denne lov er å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag ut fra et samfunnsmessig helhetssyn, slik at man verner om naturmiljøet og fremmer trivsel i naturen.

§ 2 (hovedregel)

I utmark og vassdrag er motorferdsel forbudt med mindre annet følger av bestemmelser i eller i medhold av denne eller annen lov.

§ 3 (virkeområde)

Loven gjelder motorferdsel i utmark og vassdrag i den utstrekning annet ikke er bestemt med hjemmel i annen lov. Loven gjelder ikke landingsplass for luftfartøy når det er gitt konsesjon etter luftfartsloven¹.

§ 4 (definisjoner)

I denne lov menes med:

- a) Motorkjøretøy: Motordrevet fremkomstmiddel beregnet for bruk på barmark eller snødekt mark, herunder bil, traktor, motorsykkel, terrengmotor sykkel (ATV), beltebil, snøskuter, terrenggående rullestol.
- b) Motorfartøy: Motordrevet fremkomstmiddel beregnet for bruk på vann, herunder båt eller annet flytende eller svevende fartøy.
- c) Motorferdsel: All bruk av motordrevne fremkomstmidler, herunder motorkjøretøy, motordrevet båt og annet flytende eller svevende fartøy drevet med motor, samt landing og start med motordrevet luftfartøy.
- d) Utmark: Udyrket mark som etter frilufsloven² ikke regnes som innmark eller like med innmark. Vei i utmark anses i denne lov som til like med innmark.
- e) Vassdrag: Åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

1. Lov om luftfart av 11. juni 1993 nr. 101 § 7-5.

2. Lov om friluftslivet av 28. juni 1957 nr 16 § 1 a første ledd

- f) Luftfartøy: Motordrevet fremkomstmiddel for lufttransport, herunder fly, sjøfly og helikopter.
- g) Snøskuter: Motordrevet fremkomstmiddel som manøvreres med styreski og drives fremover av et eller flere belter.
- h) Miljøforsvarlig fremkomstmiddel/kjøretøy: Det fremkomstmiddel/kjøretøy som uten å vanskeliggjøre den transporten som skal gjennomføres, vil gi minst mulig ulempe og skade for naturmiljøet.
- i) Kommunal arealplan: Del av kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan som angir hvor, når og hvordan motorferdsel i medhold av denne lov eller med hjemmel i annen lov skal foregå i den enkelte kommune.
- j) Forflytningshemmet: Den som ved legeerklæring kan dokumentere at han eller hun på grunn av fysiske problemer, sykdom eller alvorlige skader, fysisk er ute av stand til å forflytte seg utenfor vei.

§ 5 (krav til aktsomhet og dokumentasjon mv.)

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå med miljøforsvarlig fremkomstmiddel. Motorferdsel skal også foregå så aktsomt og hensynsfullt som mulig for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet, og for å ivareta muligheten til å oppleve trivsel i naturen.

Med unntak av motorferdsel etter § 8 første ledd, skal motorferdsel i utmark og vassdrag foregå i samsvar med bestemmelser gitt i kommunal arealplan.

Ved motorferdsel i utmark og vassdrag skal føreren medbringe skriftlig dokumentasjon i form av gyldig tillatelse gitt av kommunen, tjenestebevis eller annen dokumentasjon som viser at den aktuelle motorferdselen er tillatt.

Ved ferdsl i traseer avsatt i arealplan til alminnelig ferdsl og bruk av landbruks- og skogbruksmaskiner til motorferdsel som er direkte hjemlet i denne loven, gjelder ikke kravet om skriftlig dokumentasjon.

I kommunal arealplan kan det stilles krav om at føreren før hver tur tar til, skal nedtegne startpunkt, endepunkt, formålet med transporten og tidspunktet for transporten. Opplysningene skal dersom slikt krav er stilt i kommunal arealplan, nedtegnes med permanent penn i kjørebok som skal medbringes under transporten. Dette gjelder ikke for motorferdsel i medhold av § 8 første ledd og § 17.

§ 6 (forholdet til grunneier)

Med unntak av § 8 første ledd bokstav a) til c) innskrenker ikke loven den adgang grunneier og bruker har til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

Kapittel 2. Motorferdsel i kommunal arealplan

§ 7 (motorferdsel i kommunal arealplan)

Kommunen skal innenfor rammene av denne lov utføre løpende arealplanlegging av motorferdsel i utmark og vassdrag etter reglene i plan- og bygningsloven³. Som del av dette arbeidet skal kommunen utarbeide en arealplan for motorferdsel i utmark.

Arealplanen kan angi antallet løyver tilknyttet kommunens leiekjøringsordning for transport med snøskuter i samsvar med § 13, samt hvilke traseer og områder som kan benyttes til motorferdsel i utmark etter § 11 første ledd bokstav a), § 12 første ledd bokstav b), f) og g), § 15 bokstav b) og § 17. Arealplanen bør også vise andre faste traseer som brukes til motorferdsel etter loven. Med unntak av for formål nevnt i § 8 første ledd, kan kommunen i arealplanen gi bestemmelser om bruk av motorkjøretøyer, herunder om sesonglengde, tidspunkter for kjøring og antall turer.

Kommunen kan i tillegg gi bestemmelser om bruk av motorfartøy i vassdrag i samsvar med § 18 og landingsplasser for luftfartøy i samsvar med § 19. Med unntak av formål nevnt i § 8 første ledd, kan kommunen i kommunal arealplan begrense eller forby motorferdsel i spesielt sårbare natur- og frilivsområder for noen eller alle ferdslformål, for hele eller deler av året, herunder hindre motorferdsel i og ved drikkevannskilder, samt sette forbud mot motorferdsel om våren av hensyn til reinkalving, yngletid for vilt og av hensyn til å unngå naturskader under snøsmeltingen. I slik plan kan det også gis retningslinjer for kommunens behandling av søknader etter loven.

Kapittel 3. Felles bestemmelser for alle typer motorferdsel

§ 8 (unntak fra motorferdselforbudet for bestemte formål)

Det er tillatt å bruke miljøforsvarlig fremkomstmiddel i forbindelse med:

- a) politi, ambulanse- og redningstjeneste,
- b) oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,
- c) gjennomføring av nasjonale overvåkingsprogrammer for rovvilt⁴, herunder skadedokumentasjon på bufe og tamrein, innfangning og merking av vilt som ledd i slik overvåking, samt fellingsoppdrag,
- d) skjøtsel av hensyn til verneformålet i områder vernet etter naturvernloven, når dette foretas i regi av forvaltningsmyndigheten,

3. Lov 14. juni 1985 nr. 77 Plan- og bygningslov kapittel VI

4. Forskrift om forvaltning av rovvilt hjemlet i Lov av 29. mai 1981 nr. 38 om viltet.

- e) utbygging og drift av post- og teletjenester med konsesjon,
- f) forsvarets øvelser, forflytninger og transporter,
- g) anleggelse og drift av veier og andre samfunns-viktige anlegg,
- h) rutetransport som drives med løyve i henhold til yrkestransportloven⁵,
- i) transport som er nødvendig for utøvelse av jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, herunder lisensfelling, fangst, fiske og bærsanking regnes ikke som næring i denne forbindelse.

Departementet kan ved forskrift gi tillatelser til andre formål enn de som er opplistet i første ledd, samt gi utfyllende bestemmelser om unntakene i første ledd.

§ 9 (motorferdsel i utmarksnæring etter særskilt tillatelse)

Kommunen kan etter søknad gi tillatelse til bruk av miljøforsvarlig motorkjøretøy på snødekt mark, eller motorfartøy til transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring. Som utmarksnæring regnes drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder, turist- og reiselivsnæring, leting og undersøkelse av mineralske ressurser mv., forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret. Slik tillatelse skal der det er mulig knyttes til trasé angitt i kommunal arealplan.

Første gangs tillatelse kan gis for inntil to år. Dersom den næringsdrivende etter utløpet av prøveperioden kan dokumentere en samlet omsetning som gjør at virksomheten som tillatelsen gjelder er momspiktig, kan tillatelsen forlenges med fire år av gangen.

§ 10 (motorferdsel i utmark og vassdrag etter særskilt tillatelse)

Kommunen kan etter søknad gi tillatelse til bruk av miljøforsvarlig fremkomstmiddel til:

- a) transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til hytte i forbindelse med arbeider tillatt etter reglene i plan- og bygningsloven
- b) transport som er nødvendig i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser og fiskekultiverings-tiltak etter oppdrag fra forskningsinstitusjon eller offentlig forvaltning
- c) nødvendig transport ved jakt så langt som mulig etter sleper som tidligere fastsatt av kommunen/grunneiere.
- d) transport for forflytningshemmede og barn og eldre til bestemte mål, herunder egen eller andres hytte.
- e) transport i forbindelse med nyhetsoppdrag
- f) transport av reparatør og utstyr til hytte i tilfeller

5. Lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy.

der det er akutt behov for reparasjoner knyttet til vann, elektrisitet eller lignende.

- g) organiserte utflukter for barn, eldre eller spesielle grupper i regi av ideelle organisasjoner, idrettslag og lignende.

Kjøring i nasjonale verneområder kan bare skje i samsvar med vernereglene for området.

Kjøring på snødekt mark skal så langt det er mulig kun tillates langs trasé angitt i kommunal arealplan.

Kapittel 4. Bestemmelser om motorkjøretøyer

§ 11 (tillatt bruk av motorkjøretøy på barmark)

Det er tillatt å bruke miljøforsvarlig motorkjøretøy på barmark til:

- a) person- og godstransport langs trasé angitt i kommunal arealplan til og fra faste bosteder uten tilknytning til vei,
- b) transport av jaktutbytte ved jakt på elg, hjort og bjørn, og uthenting av døde dyr etter oppdrag fra kommunen,
- c) kjøring på avgrenset terrengbane eller øvingskjøringsområde for motorsport når slik bane ligger til åpen bilvei, og i godkjent reguleringsplan etter plan og bygningsloven⁶ er regulert til motorsportbane, øvingskjøringsområde, eller etter trasé som inngår i bindende arealplan.

Kjøring som nevnt i første ledd bokstav a) og b), skal så langt det er mulig følge eldre kjørespor i områder der det finnes slike.

§ 12 (tillatt bruk av motorkjøretøy på snødekt mark)

Det er tillatt å bruke miljøforsvarlig motorkjøretøy på snødekt mark til:

- a) formål som nevnt i § 11 første ledd,
- b) person- og godstransport langs trasé angitt i kommunal arealplan til egen eller leiet fritidsbolig samt fritidsbolig hvor man har bruksrett, uten tilknytning til brøytet vei
- c) transport av varer, utstyr og personale langs trasé angitt i kommunal arealplan, der dette er nødvendig for drift av fast etablerte turistanlegg (overnattings- og serveringssteder, skiheiser mv.) som ikke ligger til brøytet bilvei
- d) transport som er nødvendig for å frakte trevirke fra hogstplass til det som er nærmest av bilvei eller fast bopel for grunneiere og brukere som ikke har jord- eller skogbruk som næring, samt etter utvisning fra allmeningsstyret,
- e) nødvendig transport i forbindelse med kommunalt organiserte akuttiltak for å redusere påkjørselsrisiko for elg og annet hjortevilt ved vei eller jernbane,

6. Lov 14. juni 1985 nr. 77.

- f) praktisk kjøretrening ved obligatorisk opplæring for snøskutførere på terrengbane eller øvingskjøringsområde som angitt i § 11 første ledd bokstav c) og på større områder som i kommunal arealplan er angitt som område for praktisk kjøretrening ved obligatorisk opplæring for snøskutførere og som ligger til brøytet bilvei. Antall og størrelse på områdene fastsettes av kommunen i arealplanen
- g) alminnelig ferdsel i traseer avsatt til dette formålet i kommunal arealplan
- h) opparbeiding og preparering av skibakker, skiløyper og løyper for hundekjøring, for allmennheten og for konkurranser langs trasé angitt i kommunal arealplan.
- Motorferdsel etter bokstav a) d) og e) skal der det er mulig, følge trasé angitt i kommunal arealplan.

§ 13 (leiekjøringsordning for snøskutertransport)

Kommunen kan opprette leiekjøringsordning for snøskutertransport. Dersom slik leiekjøringsordning er etablert, skal kommunen ved utarbeiding og revisjon av kommunale arealplaner vurdere antall leiekjøringsløyver for snøskuter. Antallet løyver skal angis i planbestemmelsene. Kommunen skal kunngjøre ledige leiekjøringsløyver én gang i året.

§ 14 (leiekjøringsløyve for snøskutertransport)

Kommunen tildeler etter søknad ledig leiekjøringsløyve til den som i ervervsmessig øyemed vil påta seg transport med snøskuter. Dersom det er flere søkere enn ledige løyver, skal det ved utvelgelsen legges vekt på hvilken næringsmessig betydning leiekjøringsløyve vil ha for den enkelte søker.

Løyve til å drive leiekjøring med snøskuter kan første gang gis for to år, og deretter forlenges med fire år av gangen. Innehaver av leiekjøringsløyve kan utføre transport med snøskuter i samsvar med § 15.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om organiseringen og rammene for leiekjøringsløyver.

§ 15 (leie av transport med snøskuter)

Det er tillatt å benytte leiekjøring med snøskuter til:

- transport på snødekt mark som er direkte tillatt eller som det er gitt tillatelse til etter kapittel 3, 4 eller 7 i loven her,
- transport av personer, bagasje, materiale og utstyr mellom bilvei og hytte langs trasé angitt i kommunal arealplan,
- transport av ved fra hogstplass til det som er nærmest av hytte, fast bopel, eller brøytet bilvei,
- transport av reparatør og utstyr til hytte i tilfeller

der det er akutt behov for reparasjoner knyttet til vann, elektrisitet eller lignende.

§ 16 (bruk av beltebil på snødekt mark etter særskilt tillatelse)

Fylkesmannen kan etter søknad med anbefaling fra kommunen gi tillatelse til bruk av beltebil. Det skal settes vilkår om trasévalg og kjøreplan, samt øvrige hensyn som må tas for å verne om naturmiljøet og fremme muligheten til trivsel i naturen. Godkjent trasé skal fremgå av kommunal arealplan.

Tillatelsen kan gis for en bestemt anledning eller for en bestemt tidsperiode. Ved særlige behov kan tillatelse gis for en periode på inntil fem år.

Kapittel 5. Bestemmelser om motorfartøyer

§ 17 (bruk av motorfartøy)

Det er tillatt å bruke motorfartøy på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av et vassdrag som er farbart med motorbåt. Kommunen kan i kommunal arealplan gi bestemmelser om bruk av motorfartøy på vassdrag som ikke er åpne for motorferdsel etter første ledd til faste bosteder, hoteller, turiststasjoner og hytter som ligger slik til at det er nødvendig å bruke motorfartøy for å komme frem til vei er tillatt.

Kommunen kan i kommunal arealplan helt eller delvis forby motorferdsel på vassdrag som nevnt i første ledd, herunder gi bestemmelser om at det kun skal være tillatt i enkelte perioder, med bestemte fartøy, fartøy med begrenset hastighet, motorstørrelse eller motortype, til bestemte formål, til bestemt tid eller med en viss avstand til strandlinjen og lignende.

Bestemmelser i kommunal arealplan om bruk av motorfartøy skal være samordnet med forvaltningsplan etter vannforvaltningsforskriften⁷ som omfatter det aktuelle vannområdet.

Kapittel 6. Bestemmelser om luftfartøyer

§ 18 (landingsplasser for luftfartøy)

Kommunen kan i kommunal arealplan tillate landing og start med luftfartøy på bestemte steder.

I utmark og vassdrag kan slik tillatelse gis til formål som har en samfunnsmessig nytteverdi som overstiger ulempene slik motorferdsel har for naturen. Adgangen kan begrenses til landing og start til bestemte tider. Det skal i arealplanen knyttes bestemmelser til landingsplassene om at det skal gis melding til kommunen om alle flyginger som er foretatt til de enkelte landingsplassene.

7. Forskrift av 15. desember 2006 om rammer for vannforvaltningen

Dersom det legges ut landingsplasser for sjøfly i vassdrag, skal dette være samordnet med forvaltningsplan etter vannforvaltningsforskriften¹, og der det er nødvendig av hensyn til sårbare perioder for dyre- og fuglelivet, skal det knyttes tidsmessige begrensninger til bruken av landingsplassen.

Kapittel 7. Dispensasjon og administrative bestemmelser

§ 19 (dispensasjon)

Kommunen kan etter søknad gi dispensasjon fra § 2 til bruk av miljøforsvarlig fremkomstmiddel til andre transportformål enn det som er regulert i denne lov, dersom søkeren påviser et behov for transport som er i samsvar med lovens formål og som ikke kan dekkes på annen måte.

§ 20 (vurdering og begrunnelse av enkeltvedtak)

I vurderingen av om det skal gis tillatelse etter denne lov, skal det konkrete transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper tillatelsen kan få for naturmiljøet, for muligheten til å kanalisere motorferdsel i utmark til områder hvor skader på naturmiljøet blir minst mulig, og muligheten til å oppleve trivsel.

Begrunnelse skal gis skriftlig samtidig med vedtaket. I begrunnelsen for vedtaket skal kommunen vise hvordan oppfyllelsen av vilkårene i bestemmelsen det søkes etter er vurdert, hvilke skader og ulemper tillatelsen kan få for naturmiljøet, og for eventuell konflikt med andre brukere av utmarkas interesser.

Tillatelsen kan endres eller inndras dersom hensynet til miljøet tilsier det.

§ 21 (krav til tillatelsen)

Alle tillatelser til motorferdsel i utmark og vassdrag skal være skriftlig. Alle tillatelser skal være personlige eller knyttes til et bestemt motordrevet fremkomstmiddel eller foretak.

Kommunen kan gi tillatelser som begrenses til et bestemt tidsrom og/eller et nærmere angitt antall turer. Tillatelsen skal kun gjelde for én eller flere bestemte traseer. Dersom traseen ikke fremgår av kommunal arealplan, skal den markeres på kart som vedlegges tillatelsen.

Tillatelsene kan i særlige tilfeller gis for flere år av gangen, men aldri mer enn fire år. I tillatelsen kan det også settes andre vilkår som er tjenlige til å oppfylle formålet med reglene i denne lov. Tillatelser skal lagres i et register som er elektronisk tilgjengelig for allmennheten samtidig med at søkeren informeres om vedtaket.

Kommunene skal rapportere behandlingen av saker etter § 9, § 10, § 14, § 16 og § 19. Departementet fastsetter rapporteringsform. Rapporteringsplikten

kan utvides til også å gjelde andre forhold vedrørende motorferdsel.

§ 22 (myndighet etter loven og klagemyndighet)

Departementet⁸ er myndighet etter denne loven. Departementet kan i tvilstilfelle avgjøre om transportformålet går inn under § 8 første ledd, § 11 første ledd, § 12 første ledd og § 15.

Kommunens enkeltvedtak kan påklages til fylkesmannen. Myndighetene skal gjennom råd, veiledning og opplysning arbeide for å fremme formålene med denne loven.

Departementet kan – uten bindende virkning for formål som er nevnt i § 8 første ledd – for særlige verdifulle natur- og friluftslivsområder ved forskrift forby eller gi nærmere bestemmelser for motorferdsel i utmark og minimumshøyde ved overflyving.

§ 23 (samarbeidsordninger)

Departementet kan gi bestemmelser om samarbeid mellom to eller flere kommuner om regulering av motorferdsel som må samordnes over kommunegrensene.

§ 24 (gebyrer)

Kommunestyret selv kan fastsette gebyrer for behandling av søknader etter denne lov eller forskrift fastsatt i medhold av loven. Gebyrene settes slik at de samlet sett ikke overstiger kommunens kostnader ved saksbehandlingen. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 25 (tilsyn med kommuner)

Fylkesmannen skal føre tilsyn med at kommunene overholder sine plikter etter denne lov. Tilsyn med kommunene skal skje etter reglene i kommuneloven kapittel 10 A. Dersom fylkesmannen gjennom rutinemessig eller særskilt tilsyn finner forhold som er i strid med denne lov, og som ikke rettes opp innen angitt frist, kan fylkesmannen etter forhåndsvarsel ilegge kommunen et overtredelsesgebyr.

Overtredelsesgebyrets størrelse fastsettes av fylkesmannen, og avhenger av alvorlighet og omfang av ulovlige vedtak.

Denne lovens bestemmelser gjelder ellers så langt de passer.

Departementet gir forskrift med nærmere regler om fastsettelse og gjennomføring av sanksjoner. Forskriften kan inneholde bestemmelser om kriterier for når og hvordan sanksjon skal iverksettes, samt om rente og tilleggsgebyr dersom overtredelsesgebyr ikke blir betalt ved forfall.

8. Miljøverndepartementet.

Kapittel 9. Håndheving og sanksjoner

§ 26 (kontroll og oppsyn)

Departementet skal påse at det føres kontroll med at bestemmelsene gitt i eller i medhold av denne lov, blir overholdt.

Fører av motordrevet fremkomstmiddel skal straks stanse for kontroll når det kreves av politiet eller oppsynsmyndighet. Enhver fører som ferdes med motordrevet fremkomstmiddel i utmark eller vassdrag, plikter etter pålegg fra politi eller oppsynsmyndighet og uten hinder av taushetsplikt, å gi opplysninger om navn, bopel, stilling og eventuelt andre opplysninger som er nødvendig for å føre kontroll med denne lov, samt kunne forevise gyldig førerkort og dokumentasjon som angitt i § 5 tredje og fjerde ledd.

Oppsynsmyndigheten skal gjennomføre kontroller i et slikt omfang at det kan avdekke regelbrudd. Det skal legges vekt på å føre et så effektivt oppsyn som forholdene tilsier og med minst mulig belastning for naturmiljøet og muligheten til å oppleve trivsel i naturen.

Departementet kan gi forskrifter om kontroll som utøves etter første ledd og instruks for oppsynsmenn.

§ 27 (straff)

Med bøter straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer bestemmelsene i § 2, § 5, § 26 andre og tredje ledd eller vilkår med hjemmel i enkeltvedtak etter loven her. På samme måte straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer bestemmelse gitt i forskrift i medhold av denne loven når det i forskriften er fastsatt at overtredelse av den aktuelle bestemmelse er straffbar. Er det inntrådt eller voldt fare for person, eller overtredelsene er grove, kan fengsel inntil 1 år anvendes. Ved vurderingen om overtredelsen er grov, skal det særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld. Medvirkning straffes på samme måte. Overtredelse av loven anses som forseelse.

§ 28 (inndragning)

Motorkjøretøy som er benyttet i strid med bestemmelsene i § 2 og § 5 eller vilkår med hjemmel i enkeltvedtak, kan inndras dersom vedkommende fører tidligere er straffet for slik overtredelse og overtredelsene er alvorlig. Ved avgjørelsen om overtredelsen er alvorlig, skal det særlig legges vekt på om kjøringen har funnet sted i områder som er vernet i medhold av lov, eller i områder der motorferdsel er forbudt etter bestemmelser i kommunal arealplan eller om kjøringen har medført skade på terrenget eller fauna. Oppstillingen er ikke uttømmende.

Motorkjøretøy som benyttes til overtredelse av lovens § 26, andre ledd ved at fører ikke stanser kjøretøyet etter at det er gitt tegn til å stanse, herunder

unndrar seg fra slik kontroll eller forsøker på slik unndragelse, kan inndras.

Inndragning av kjøretøy etter bestemmelsen her kan finne sted uavhengig av eierforhold.

Kapittel 10. Avsluttende bestemmelser

§ 29 (ikrafttreden)

Loven gjelder fra 1. desember 2009. Fra samme tid oppheves lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrifter fastsatt av Miljøverndepartementet med hjemmel i denne loven.

§ 30 (overgangsregler)

Krav om kommunal arealplan inntreer tre år etter at denne lov trer i kraft. Kommunen kan angi midlertidig trasé som gjelder frem til endelig trasé er fastlagt i kommunal arealplan.

Frem til kommunen har vedtatt kommunal arealplan, skal tillatelser som etter loven skal knyttes til trasé i kommunal arealplan, knyttes til midlertidig trasé eller trasé som markeres på kart vedlagt tillatelsen.

Inntil eventuell leiekjøringsordning med hjemmel i loven § 13 er etablert, kan kommunen videreføre eksisterende leiekjøringsløyver der slike finnes. I områder hvor leiekjøringsordning ikke var etablert før lovens ikrafttredelse, kan kommunen gi enkelttillatelser til transportformål som nevnt i lovens § 15.

Tillatelse kan kun gis inntil leiekjøringsordning er etablert, og uansett ikke lenger enn tre år etter at denne loven trer i kraft. Tillatelser gitt før 1. juli 2007 med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og tilhørende forskrifter, gjelder med den tidsbegrensning som følger av tillatelsen, men uansett ikke lenger enn tre år etter at denne loven trer i kraft og med de begrensninger som til enhver tid følger av gjeldende kommunal arealplan. Tilsvarende gjelder for forskrifter fastsatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 5 første ledd og tidligere forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og islagte vassdrag § 8.

§ 31 (endringer i andre lover)

Fra lovens ikrafttreden gjøres følgende endring i andre lover:

I lov 29. mai 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling gjøres følgende endringer:

§ 11-7 andre ledd nytt nr. 7 skal lyde:

7. Motorferdsel i utmark, herunder traseer og øvingsområder for motorferdsel i utmark, og traseer for alminnelig ferdsel på snødekt mark.

§ 12-5 andre ledd nytt nr. 7 skal lyde:

7. Motorferdsel i utmark, herunder traseer og øvingsområder for motorferdsel i utmark og traseer for alminnelig ferdsel på snødekt mark.

I lov 21. juni 1996 nr. 38 om statlig naturoppsyn gjøres følgende endringer:

§ 2 første ledd tredje strekpunkt skal lyde:

- lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag,

§ 2 nytt femte ledd skal lyde:

Oppsynet har rett til å ferdes med bruk av kjøretøy, båt eller luftfartøy når dette er nødvendig for utføring av oppsynets oppgaver. Motorferdsel skal skje så skånsomt og begrenset som forholdene tillater.

I lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann skal § 16 første ledd bokstav d lyde:

- d. motorisert ferdsel på åpent eller islagt vassdrag når det skjer i samsvar med lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag og grunneieren ikke har nedlagt forbud i annet ledd.

I lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet gjøres følgende endringer:

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Om motorferdsel i utmark gjelder også lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Om ferdsel på innsjøer og elver (åpent eller islagt vassdrag) gjelder reglene i lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann og lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Forslag fra Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å tilpasse lov om motorferdsel i utmark slik at kommunene får økt myndighet – innenfor nasjonale retningslinjer – og der erfaringene fra forsøksprosjektet med økt lokalt selvstyre legges til grunn.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:64 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Korsberg, Tord Lien, Per Sandberg, Ketil Solvik-Olsen og Åge Starheim om ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 2. juni 2009

Gunnar Kvasheim

leder

Torny Pedersen

ordfører

Vedlegg

**Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen,
datert 5. mai 2009**

Vurdering av representantlovforslag nr. 64 (2008-2009)

Det vises til brev av 21. april 2009.

Regjeringen arbeider med et forslag til en ny motorferdsellov i utmark og vassdrag, men det vil

ikke bli lagt fram en proposisjon for Stortinget i inneværende sesjon.

Regjeringen tar sikte på å fremme en lovproposisjon i løpet av inneværende år.

Jeg ser derfor ikke grunn til å følge opp representantlovforslag nr. 64.

