



# Innst. S. nr. 283

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:63 (2008–2009)

**Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Jan Tore Sanner, Olemic Thommessen, Gunnar Gundersen, Ivar Kristiansen og Elisabeth Aspaker om tilpasninger i lov om motorferdsel i utmark som bidrar til å styrke det lokale selvstyret**

Til Stortinget

### SAMMENDRAG

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

"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 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, fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Holten Hjemdal, fra Senterpartiet, Erling Sande, og fra Venstre, lederen Gunnar Kvassheim, 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 representantlovsforslag nr. 63."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Torbjørn Andersen, Tord Lien og Ketil Solvik-Olsen, og fra Høyre, Peter Skovholt Gitmark og Ivar Kristiansen, 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 miljøvernavdeling. 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 åtte 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 ferdsel. 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 Peder-

sen (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."

I Stortinget 24. mai 2007 uttalte Pedersen videre 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 videre til stortingsrepresentant Ola Borten Moe (Senterpartiet) som 29. august 2007 uttalte til Helgeland Arbeiderblad at: "Senterpartiet ønsker at forvaltningen av loven for motorferdsel skal overføres til kommunene". Videre uttalte Borten Moe at: "Dagens strenge lovverk for motorferdsel i utmark fører allerede til at store deler av befolkningen blir lovbrøtere" og at "lokal styring vil kunne gi en mer liberal håndheving. Kommunene bør få mulighet til å fastsette spesifikke løyper for rekreasjonskjøring". Videre sa han:

"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 deles av disse medlemmer.

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.

Komiteens medlemmer fra Høyre fremmer på denne bakgrunn forslaget i Dokument nr. 8:63 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at forslaget i Dokument nr. 8:63 (2008–2009) – uansett om det skulle få flertall – ikke i seg selv vil medføre noen ny lov. Disse medlemmer mener dette kan tyde på at også partiet Høyre lider av politisk handlingslammelse, all den tid heller ikke Høyres stortingsgruppe i perioden verken har fremmet eller stemt for noe forslag om ny motorferdsellov.

Disse medlemmer viser for øvrig til forslag til ny motorferdsellov fremsatt av representanter fra Fremskrittspartiet i Dokument nr. 8:64 (2008–2009), og vil på denne bakgrunn ikke stemme for det fremsatte forslag i Dokument nr. 8:63 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at dersom forslaget i Dokument nr. 8:63 (2008–2009) blir vedtatt vil det medføre et pålegg til Regjeringen om å legge frem forslag til de nødvendige lovendringer, slik at det blir en lov for motorferdsel i utmark i tråd med de politiske prinsipper som fremkommer av forslaget. Dette er etter disse medlemmers mening den riktige måten for Stortinget å be seg forelagt en ny lov eller større lovendring på.

Disse medlemmer viser til at det i Norge er en god demokratisk praksis at det er regjeringen som legger frem forslag til nye lover eller større lovendringer. Disse medlemmer viser til at før Regjeringens lovforslag kommer i form av en odelstingsproposisjon, har det foregått et grundig forarbeid – der det ansvarlige departementet blant annet sender lovforslaget til høring før det behandles av Kongen i statsråd. Dermed får myndigheter, organisasjoner, institusjoner og foreninger/lag som blir berørt av loven, anledning til å uttale seg, slik det bør være i et moderne demokrati. Videre har det ansvarlige departement et ansvar for å utrede de økonomiske og administrative konsekvenser av lovforslaget og legge dette frem i proposisjonen.

Disse medlemmer har merket seg at representanter fra Fremskrittspartiet har lagt frem et helhetlig forslag til ny lov om motorferdsel i utmark i form av et representantforslag. Disse medlemmer peker på at dette lovforslaget ikke har vært på høring eller vært gjenstand for noen form for konsekvensutredning.

Disse medlemmer mener at det er useriøst å vedta en ny lov om motorferdsel direkte gjennom komitébehandling av et representantforslag, uten at de vanlige krav til demokratiske prosesser i forarbeidene er fulgt. Disse medlemmer går på denne bakgrunn mot forslaget som er fremmet i Dokument nr. 8:64 (2008–2009), selv om disse medlemmer deler mye av det politiske innholdet i lovforslaget, slik det fremkommer av disse medlemmers øvrige merknader i innstillingen.

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Høyre:**

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 råar Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:63 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Jan Tore Sanner, Olemic Thommessen, Gunnar Gundersen, Ivar Kristiansen og Elisabeth Aspaker om tilpasninger i lov om motorferdsel i utmark som bidrar til å styrke det lokale selvstyret – vedlegges protokollen.

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

**Gunnar Kvasheim**

leder

**Torny Pedersen**

ordfører

