



## STORTINGET

# Innst. 220 L

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget  
fra energi- og miljøkomiteen

Prop. 20 L (2020–2021)

### Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.)

Til Stortinget

## 1. Sammendrag

### 1.1 Proposisjonens hovedinnhold

Proposisjonen inneholder forslag til endringer i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (heretter motorferdselloven).

Det foreslås at forbudet mot motorfartøy på vann under to kvadratkilometer i motorferdselloven § 5 endres slik at kommunen kan tillate ferdsel med båter med elmotor. Forslaget bygger på Stortingets anmodningsvedtak (vedtak nr. 815 (2017–2018)), men skiller seg fra dette ved at kommunen kan velge å åpne for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad.

Videre foreslås det at oppsynsmyndighetens adgang til kontroll og ileggelse av overtredelsesgebyr i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b utvides til å gjelde førere av alle typer motorfartøy og kjøretøy, og ikke bare førere av snøscooter slik som i dag.

Endelig foreslås det justeringer i motorferdsellovens bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering i § 4 a og § 5. De foreslåtte justeringene innebærer ingen realitetsendring av betydning.

### 1.2 Bakgrunnen for lovforslaget

I et anmodningsvedtak (vedtak nr. 815 (2017–2018)) ber Stortinget regjeringen foreta oppmykninger i motorferdselregelverket som gjør det mulig for kom-

munene å gi dispensasjoner til bruk av elmotor med begrenset effekt på vann under to kvadratkilometer. Det heter videre i vedtaket at dispensasjon bare bør kunne gis etter at kommunene har vurdert om det er forsvarlig ut fra hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt legge vekt på hekkeområder. Gjennomføring av anmodningsvedtaket krever endring av motorferdselloven.

Anmodningsvedtaket ble truffet ved Stortingets behandling av Representantforslag 77 S (2017–2018). Representantforslaget ble fremmet som en følge av at Holtålen kommunes forskrift om bruk av elmotor på mindre vann til friluftsliv og fritidsfiske var blitt opphevet av fylkesmannen grunnet manglende lovhjemmel.

Departementet sendte 5. desember 2019 på høring forslag til endringer i motorferdselloven og forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag (heretter forskriften).

Høringsinstansenes synspunkter er i proposisjonen gjengitt i tilknytning til de enkelte lovendringsforslagene.

### 1.3 Departementets lovforslag

#### 1.3.1 Adgang til å tillate båter med elmotor på mindre vann i motorferdselloven § 5

FORSLAGET I HØRINGSNOTATET OG DEPARTEMENTETS VURDERING

I høringsforslaget av 5. desember 2019 viser Klima- og miljødepartementet til at Stortingets anmodningsvedtak legger tre viktige føringer for regelverksendringen som regjeringen er bedt om å legge frem:

- Åpning for ferdsel med båt med elmotor på vann under 2 kvadratkilometer skal skje gjennom å gi kommunene adgang til å gi tillatelse etter søknad.

- Adgangen skal kun gjelde for elmotorer med begrenset effekt.
- Kommunen må vurdere om en åpning er forsvarlig ut fra hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, og særskilt legge vekt på hensynet til hekkeområder.

Når det gjelder spørsmålet om tillatelse, foreslår departementet i høringsnotatet at kommunen etter søknad skal kunne gi tillatelse til bruk av elmotor med begrenset effekt på vann mindre enn 2 kvadratkilometer.

På bakgrunn av Stortingets anmodningsvedtak om at kommunen skal kunne gi «dispensasjoner», og komitéflertallets uttalelser i Innst. 325 S (2017–2018) om at «det ikke kan gis dispensasjoner generelt og på mindre vann», legger departementet i notatet til grunn at Stortinget ikke ønsker en forskriftsløsning. Videre foreslår departementet i høringen ikke krav om at det må foreligge «særlige grunner» for at tillatelse skal gis, eller at kjøringen skal være knyttet til bestemte formål.

Med hensyn til effektbegrensning på båtmotor tilsier begrensningen som følger av Stortingets anmodningsvedtak, at elmotoren ikke gir større fart enn rofart. Vurderingen er at en effektbegrensning på 800 watt vil dekke behovet for de som ønsker å bruke elektrisk båtmotor til rekreasjonsformål, samtidig som ulempene for naturmiljøet og friluftslivet ikke vil bli vesentlige.

Når det gjelder hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, presiserer flertallet i komitéinnstillingen at regelverket må sikre at hensynet til natur, og særlig hekkeområder, ivaretas. Departementet påpeker at dette kan ivaretas ved at kommunen pålegges å kartlegge slike hensyn og ikke gi tillatelser i slike områder.

Departementet merker seg at et flertall av høringsinstansene (47) støtter forslaget, mens et mindretall (12) motsetter seg forslaget. I tillegg har flere andre høringsinstanser kritiske merknader. Departementet opprettholder i hovedsak forslaget i høringsnotatet, men med en endring.

De fleste høringsinstansene som går imot forslaget, fremhever naturverdiene som ofte er knyttet til slike vann. Mindre vann er gjerne attraktive hekke- og rasteområder for fugler. Flere høringsinstanser mener også at forslaget vil resultere i mer ferdsel. Det vises også til at friluftsområder for helse og rekreasjon og behovet for stillhet er økende i dagens samfunn, og til at dagens regelverk allerede åpner for tillatelse til denne type ferdsel dersom det foreligger «særlige grunner».

Departementet er enig i at dette er relevante og viktige hensyn. Samtidig vil departementet peke på et annet viktig hensyn som også fremheves av flere høringsinstanser, nemlig at forslaget vil gjøre båttur og fritidsfiske mer tilgjengelig. Forslaget vil gjøre det enklere

å komme seg på fisketur eller båttur på mindre vann. Forslaget kan også føre til økt fritidsfiske fra båt.

Departementet mener videre at lovforslaget innebærer en god balanse mellom ulike hensyn gjennom de krav som stilles.

Et annet motargument mot forslaget er at det vil bli vanskelig for kommunene å håndtere denne bestemmelsen, og at den vil kreve ressurser knyttet til kartlegging, skjønnsmessige avveininger og kontroll. Det er foreslått i høringsnotatet at den aktuelle lovbestemmelsen skal være en kan-bestemmelse. Det vil dermed være opp til kommunens skjønn å vurdere om tillatelser skal gis.

Det fremholdes også som et motargument mot lovforslaget at loven i dag er teknologinøytral. Departementet mener det er liten fare for at forslaget vil innebære noen fare for utglidning av det teknologinøytrale utgangspunktet eller ha smitteeffekt til andre fremkomstmidler.

Departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet om at det settes en effektbegrensning på inntil 800 watt inngangseffekt for den elektriske båtmotoren, og at det ikke tas inn en hastighetsbegrensning i bestemmelsen i tillegg. At det er praktisk vanskelig å måle effekt så vel som hastighet i en oppsynssituasjon, er imidlertid en utfordring.

Departementet har merket seg innspillet om at den fastsatte grensen er en sikkerhetsmessig feilvurdering. Her som ellers må man bruke sunn fornuft og vurdere forholdene før man legger fra land med en båt. Departementet viser ellers til at saken gjelder vann med areal på under 2km<sup>2</sup>, og hvor det dermed er snakk om relativt begrensede avstander.

Departementet har også merket seg innspillet om at det er behov for nærmere veiledning, slik at det blir enkelt for allmennheten å vite hvilke motorer som vil være innenfor kravet om effektbegrensning. Departementet vil se nærmere på hvordan dette kan følges opp.

Et spørsmål som mange høringsinstanser er opptatt av, er om kommunen skal kunne gi en lokal forskrift som åpner for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad. Slik forslaget i høringsnotatet er utformet, må man ha enkeltsoknadsbehandling. Bakgrunnen for dette er Stortingets føringer.

En ordning med åpning i forskrift vil være enklere å administrere for kommunen, siden man slipper enkeltsoknadsbehandling. Den vil også være enklere for publikum, som slipper å søke. På den annen side vil ikke en slik ordning gjøre det mulig for kommunen å ha en fortløpende kontroll med omfanget av motorferdsel på det aktuelle vannet. Etter departementets vurdering veier hensynet til forenkling tyngre enn hensynet til å ha en fortløpende kontroll med omfanget av motorferdsel på det aktuelle vannet. Departementet har justert lovforslaget i tråd med dette, slik at kommunene

også kan åpne for ferdsel med elmotor på mindre vann gjennom å gi forskrift.

Departementet har vurdert forslaget om et vårforbud i hekke- og yngletiden, men mener dette vil gi en lovbestemmelse som er for lite fleksibel. Et slikt forbud, samt eventuelle andre restriksjoner, kan imidlertid fastsettes av kommunene i en forskrift eller ved enkeltvedtak.

På bakgrunn av innspillene fra høringsinstansene anser departementet at den foreslåtte bestemmelsen i motorferdselloven bør gis følgende utforming:

«Kommunen kan gi forskrift eller fatte enkeltvedtak om adgang til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal åpnes for slik ferdsel, skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, og særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis adgang til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv.»

### 1.3.2 Endringer av regler for oppsyn i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b

FORSLAGET I HØRINGSNOTATET OG DEPARTEMENTETS VURDERING

I høringsforslaget viser departementet til at bestemmelsene om fremleggelse av dokumenter og overtredelsesgebyr for førere av snøscootere ble inntatt i motorferdselloven i forbindelse med at kommunene i 2015 fikk adgang til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. At bestemmelsene ble begrenset til å gjelde førere av snøscootere, var i all hovedsak et utslag av at de øvrige bestemmelsene som ble fastsatt samtidig, gjaldt bruk av snøscootere (i løyper for fornøyleskjøring). Det var derfor snøscootere oppmerksomheten var rettet mot. Samtidig fremgår det klart av forarbeidene til lovendringen at behovet for å kreve fremlagt dokumenter gjelder ved all motorferdsel i utmark, og § 12 a ble derfor gjort generell, slik at fremleggelsesplikten gjelder all kjøring uavhengig av om den er nyttekjøring eller fornøyleskjøring (Prop. 35 L (2014–2015) side 33).

Konkret foreslår departementet følgende endringer:

«§ 12 a skal lyde:

Statens naturoppsyn fører kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt. Reglene i naturoppsynsloven § 3 får anvendelse ved kontroll etter denne lov. I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen.

§ 12 b første ledd første punktum skal lyde:

Statens naturoppsyn kan ilegge fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov.»

Departementet merker seg at et flertall av høringsinstansene (42) støtter forslaget, mens et mindretall (15) motsetter seg forslaget. Departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

Flere høringsinstanser som går imot forslaget, mener det er behov for en nærmere utredning, blant annet av hvorvidt bestemmelsene passer for all motorferdsel i utmark uavhengig av type kjøretøy, og at departementet må drøfte de prinsipielle spørsmålene saken reiser. Flere mener også at det er betenkelig at denne myndigheten tilligger andre enn politiet.

Som påpekt i høringsnotatet, anser departementet det som en inkurie at de to bestemmelsene i motorferdselloven ikke ble gjort generelle når det gjelder type kjøretøy. Når det gjelder spørsmålet om hvorvidt bestemmelsene passer for all motorferdsel i utmark uavhengig av type kjøretøy, vises det til at det nå er gjennomført en bred høring av forslaget med mange høringsinnspill. Det er etter departementets syn ikke fremkommet noe i høringen som viser at bestemmelsen ikke kan gis en generell utforming.

Det har over tid vært en utvikling der det i stadig flere lovverk inntas bestemmelser om administrative sanksjoner. Dette anses generelt for å gi et mer effektivt og nyansert sanksjonssystem med mindre bruk av straff.

Når det gjelder forholdet til straffebestemmelsen i motorferdselloven § 12, vil denne fortsatt gjelde. Straffebestemmelsen har et videre anvendelsesområde enn § 12 b om overtredelsesgebyr. På de områder der bestemmelsene overlapper, vil de supplere hverandre. Paragraf 12 b skal ikke erstatte en straffeforfølgning der slik forfølgning er ønskelig.

Flere høringsinstanser som går imot forslaget, uttaler at det ikke er behov for å legge denne kompetansen til Statens naturoppsyn, og at fjellstyrene (fjelloppsynet) kan benyttes om nødvendig. Utmarkskommunenes Sammensetning (USS) hevder også at politiet ikke er tilfreds med «denne formen for delegert politimyndighet». Departementet antar at USS her sikter til ordningen med begrenset politimyndighet (BP). Mange ansatte i Statens naturoppsyn har BP, på lik linje med mange i fjelloppsynet. Dersom USS likevel ikke sikter til ordningen med BP, mener at politiet ikke er tilfreds med den kontroll som utøves av Statens naturoppsyn i medhold av naturoppsynsloven, vil departementet vise til at Politidirektoratet i høringen støtter forslaget om å styrke muligheten for Statens naturoppsyn til å føre kontroll med motorferdsel i utmark.

Departementet er enig i at hensynene bak å utvide virkeområdet tilsier at bestemmelsene bør utvides til å gjelde alle typer motorferdsel i utmark, dvs. også for fører av luftfartøy. Departementet er imidlertid kommet til at det ikke vil foreslå en slik endring i bestemmelsene i denne omgang.

### 1.3.3 Endringer i bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering

FORSLAGET I HØRINGSNOTATET OG DEPARTEMENTETS VURDERING

Motorferdselloven § 3 gir et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag. Det er i loven og i tilhørende forskrifter gitt en rekke unntak fra dette forbudet. Lovverket gir for det første unntak for flere konkret opplistede formål og tilfeller. For motorkjøretøyer er det ytterligere unntak i forskrift 15. mai 1988 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. I tillegg har både loven og forskriften tillatelses- og dispensasjonsbestemmelser som åpner for at kommunen kan gi tillatelser og dispensasjoner også i tilfeller som ikke er dekket av unntaksbestemmelsene.

En slik bestemmelse er dispensasjonsbestemmelsen i forskriften § 6, der myndigheten er lagt til «kommunestyret eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer». Bestemmelsen er ment å være en sikkerhetsventil som skal praktiseres strengt.

I høringsnotatet foreslo departementet blant annet å endre ordlyden i forskriften § 6 slik at myndigheten til å behandle dispensasjonssøknader flyttes fra kommunestyret til kommunen. Departementet uttalte i notatet at myndigheten dermed vil kunne delegeres internt i kommunen. Det vil være opp til kommunen selv å bestemme om det er kommunestyret (eventuelt et annet folkevalgt organ i kommunen) eller administrasjonen som skal treffe dispensasjonsvedtak, innenfor de generelle rammene for delegering som kommuneloven oppstiller.

Departementet har merket seg at et flertall av høringsinstansene støtter forslaget til endring av forskriften § 6, og vil endre bestemmelsen.

Departementet har videre merket seg Kommunal- og moderniseringsdepartementets anmodning om at alle de ulike paragrafene i motorferdselloven og i forskriften som inneholder bestemmelser om dette, endres slik at myndigheten legges til «kommunen». Klima- og miljødepartementet er enig i at dette er hensiktsmessig, og ønsker på dette området å følge den generelle myndighetsfordelingen som fremgår av kommuneloven. Kommunelovens bestemmelser innebærer at prinsipielle saker må behandles av kommunestyret eller et annet folkevalgt organ. Slike saker kan ikke delegeres til kommuneadministrasjonen. De aktuelle bestemmelsene i motorferdselloven gjelder nesten alle myndighet til å gi forskrift om motorferdsel på bestemte områder. Det samme gjelder bestemmelsene i forskriften §§ 2 a annet ledd, 3 annet ledd, 4 a og 4 b. Etter departementets syn vil slike forskriftssaker være prinsipielle saker som må behandles på politisk nivå, dvs. vedtas av kommunestyret eller et annet folkevalgt organ.

Endringene som foreslås av Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil gi bedre sammenheng mellom motorferdselloven og kommuneloven, samtidig som de ikke innebærer noen realitetsendring eller svekkelse av motorferdselloven.

Forskriftsendringer krever ikke stortingsbehandling, og de ulike forskriftsendringene omtales derfor ikke videre i proposisjonen.

### 1.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet legger til grunn at forslagene ikke får vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om å gi kommunene adgang til å tillate elmotorer på vann under to kvadratkilometer vil innebære noe arbeid i form av saksbehandling for de kommunene som velger å benytte seg av myndigheten de får ved lovendringen. Forslaget innebærer ikke økte økonomiske eller administrative kostnader for privatpersoner.

Endringen av Statens naturoppsyns myndighet til å føre kontroll etter motorferdselloven §§ 12 a og 12 b vil gi naturoppsynet utvidet mulighet til å kontrollere lovligheten med motorferdsel i utmark. Forslaget har ikke administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning, hverken for det offentlige eller for private.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth Eide, Ruth Grung, Else-May Norderhus og Runar Sjøstad, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Stefan Heggelund, Aase Simonsen og Lene Westgaard-Halle, fra Fremskrittspartiet, Jon Georg Dale og Terje Halleland, fra Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Venstre, lederen Ketil Kjenseth, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, og fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, viser til proposisjonen der regjeringen foreslår endringer i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven).

Regjeringen foreslår at forbudet mot motorfartøy på vann under to kvadratkilometer i motorferdselloven § 5 endres slik at kommunen kan tillate ferdsel med båter med elmotor. Forslaget bygger på Stortingets anmodningsvedtak (vedtak nr. 815 (2017–2018)). Videre foreslås det at oppsynsmyndighetens adgang til kontroll og ileggelse av overtredelsesgebyr i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b utvides til å gjelde førere av alle typer motorfartøy og -kjøretøy, og ikke bare førere av snøscooter slik som i dag.

Komiteen viser til at departementet mottok innspill fra 77 høringsinstanser. 47 av disse støtter i all hovedsak forslaget. 12 høringsinstanser motsetter seg forslaget. 18 høringsinstanser har ulike merknader, men støtter eller motsetter seg ikke forslagene uttrykkelig.

Medlemene i komiteen fra Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti viser til Stortinget sitt oppmodingsvedtak nr. 815 (2017–2018) og meiner forslaga i proposisjonen kjem vedtaket i møte på ein god måte. Desse medlemene meiner forslaget frå regjeringa har ein god balanse mellom omsyn til natur- og verneinteresser, kommunalt sjølvstyre og å legge til rette for bruk av naturen.

Desse medlemene meiner det er viktig å styrke lokaldemokratiet. Lovforslaget vil gje kommunane høve til å opne for ferdsel på bestemte vatn gjennom enkeltsøknadsbehandling eller forskrift. Det gjer kommunane i stand til å ha fortløpande kontroll med omfanget av motorferdsel på dei aktuelle vatna.

Desse medlemene meiner det er riktig og viktig at omsynet til natur, og særlig hekkeområder blir tatt i vare gjennom at kommunane blir pålagde å kartlegge slike omsyn og ikkje gje løyve i slike område. Desse medlemene støttar òg at Statens naturoppsyn får utvida myndet til å føre kontroll med motorferdsel i utmark.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til proposisjonen om endringer i motorferdselloven og for øvrig til Dokument 8:77 S (2017–2018), jf. Innst. 325 S (2017–2018), med forslag fra representanter fra Senterpartiet om bruk av elmotor på vann under to kvadratkilometer. I forslaget ble regjeringen bedt om å komme tilbake til Stortinget med forslag til lovendring for å åpne for bruk av elektriske båtmotorer på små vann.

Disse medlemmer er fornøyde med at regjeringen nå fremmer en proposisjon hvor det åpnes for dette. Bruk av elmotor på små vann er å sammenlikne med flere elektriske fremkomstmidler som det i det senere er åpnet for å bruke. Disse medlemmer viste i nevnte representantforslag til at det med hjemmel i motorferdselloven også nylig ble tillatt å bruke elsykkel i utmark. Elbåt er også egnet som et lite forstyrende fartøy til bruk i naturområder. Disse medlemmer er glade for at man nå ser ut til å få en fornuftig og praktisk tilnærming til dette fremover.

Disse medlemmer er imidlertid noe kritiske til at oppsynsmyndigheten gis adgang til kontroll og ileggelse av overtredelsesgebyr med hjemmel i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at flere miljøorganisasjoner, blant dem Norsk Or-

nitologisk Forening (NOF) og Sabima, har uttalt seg kritisk til lovendringen som regjeringen foreslår. I sitt høringsinnspill til departementet skriver organisasjonene:

«En liberalisering som foreslått vil ha en negativ påvirkning på allerede rødlistede og sårbare fugler tilknyttet våtmark og ferskvann. Det er godt dokumentert at båttrafikk har en negativ effekt på hekkende- og næringsøkende fugler gjennom forstyrrelser.»

Videre skriver de:

«Arter tilknyttet ferskvann og våtmark konsentreres i denne typen områder. Antall hekkepar og næringsøkende individer per kvadratkilometer kan være særlig høyt. Begrensninger av motorisert ferdsel (inkl. elmotorer) i mindre vann har vært av betydning for å ivareta fugleforekomstene i slike områder. I mindre vann er konfliktpotensialet sterkere gjeldende fordi man i større grad vil komme nær gruntvannsområder og kantsoner der mange fugler har levestedene sine. I større vann har fuglene flere alternative næringsøkninger, og det er naturlig at båter i større perioder oppholder seg lengre fra land enn i små vann.»

Disse medlemmer deler bekymringen som uttrykkes fra Sabima og NOF, og støtter derfor ikke regjeringens forslag til endring av motorferdselloven.

### 3. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

#### vedtak til lov

om endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.)

#### I

I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag gjøres følgende endringer:

§ 4 a annet og tredje ledd skal lyde:

Departementet kan gi *kommunen* myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. I Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) omfatter myndigheten også adgang til i forskrift å tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste.

Departementet kan i inntil seks kommuner gi *kommunen* myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for persontransport med beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing)

som et forsøk på inntil seks år. Forsøket kan ikke forlenges. Løypene skal ta utgangspunkt i eksisterende alpinanlegg.

§ 5 skal lyde:

§ 5 (tillatelser etter vedtak)

*Kommunen kan gi forskrift om adgang til:*

- a) landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag. Adgangen kan begrenses til landing og start til bestemte formål, til bestemte tider og til å gjelde selskaper eller enkeltpersoner som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet.
- b) bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften.

*Utkast* til forskrift sendes fylkeskommunen og berørte statlige fagmyndigheter til uttalelse. Dersom noen av disse har hatt innsigelse som *kommunen* ikke har tatt hensyn til, skal *kommunens* vedtak sendes fylkesmannen til godkjenning.

I Finnmark og i Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) kan fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret gi forskrift om adgang til bruk av snøscooter på vinterføre langs særskilte løyper i utmark og på islagte vassdrag. Vedkommende kommune skal sørge for merking av og informasjon om løypene.

*Kommunen kan gi forskrift eller fatte enkeltvedtak om adgang til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal åpnes for slik ferdsel, skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, og særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis adgang til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv.*

§ 6 overskriften skal lyde:

*(tillatelser etter søknad når særlige grunner foreligger)*

§ 12 a tredje punktum skal lyde:

I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* viser fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen.

§ 12 b første ledd første punktum skal lyde:

Statens naturoppsyn kan ilegge fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* overtredelsesgebyr hvis føreren ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov.

## II

Loven gjelder fra den tiden Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 9. februar 2021

**Ketil Kjenseth**

leder

**Sandra Borch**

ordfører



