



STORTINGET

Innst. 429 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
frå energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:155 S (2020–2021) og Dokument 8:161 S (2020–2021)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Hanne Dyveke Søttar, Kjell-Børge Freiberg, Morten Ørsal Johansen, Tor André Johnsen, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt om lokalt selvstyre over motorisert ferdsel i utmark og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heidi Greni, Siv Mossleth, Willfred Nordlund, Geir Adelsten Iversen og Sandra Borch om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati

Til Stortinget

Bakgrunn

I Dokument 8:155 S (2020–2021) vert det fremja følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å forvalte lov om motorferdsel i utmark, som sikrer fullt lokalt selvstyre over motorferdsel i utmark.»

I Dokument 8:161 S (2020–2021) vert det fremja følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven og at loven i større grad samordnes med

plan- og bygningsloven slik at kommunene får økt myndighet.»

Det vert vist til dokumenta for ei nærmare utgreiing om forslaga.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth Eide, Ruth Grung, Else-May Norderhus og Runar Sjøstad, frå Høgre, Liv Kari Eskeland, Stefan Heggelund, Aase Simonsen og Lene Westgaard-Halle, frå Framstegspartiet, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland, frå Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, frå Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, frå Venstre, leiaren Ketil Kjenseth, frå Kristeleg Folkeparti, Tore Storehaug, og frå Miljøpartiet Dei Grøne, Per Espen Stoknes, viser til Representantforslag 155 S (2020–2021) og 161 S (2020–2021), som begge har tematikken motorferdsel i utmark, der tilnærminga er mindre byråkrati og meir lokalt sjølvstyre. Komiteen ser det som tenleg å handsame desse to framlegga under eitt, slik at desse får ei felles innstilling. Framlegg til vedtak for 155 S ynskjer at kommunane skal få adgang til å forvalte lov om motorferdsel i utmark og sikre fullt lokalt sjølvstyre. Framlegg til vedtak for 161 S ber om redusert byråkrati og at lova i større grad vert samordna med plan- og bygningslova for å gje kommunane større mynde.

Komiteen viser til at motorferdsel i utmark har vore handsama i inneverande periode (Innst. 219 S

(2019–2020)) og i breie høyringsrundar i denne saka. Komiteen viser også til Prop. 35 L (2014–2015) der forholdet til plan- og bygningslova vart drøfta.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti, viser til dei to representantframlegga og er einig i at intensjonen om lokalt sjølvstyre er bra der det ligg til rette for dette. Vidare viser fleirtalet til at redusert byråkrati i utgangspunktet er bra, og fleirtalet støttar tiltak som er med på å drive Kommune-Noreg på ein effektiv og god måte.

Vidare viser fleirtalet til at forholdet mellom plan- og bygningslova og motorferdsellova vart grundig vurdert i samband med innføring av ordninga med snøscooterløyper i 2014–2015. Her la i utgangspunktet departementet opp til å knyte sakshandsaminga for løypene tett opp til plan- og bygningslova. Tilbakemeldingane frå kommunane på høyringa viste likevel at dei såg ei slik kopling som uryddig og uklar. Departementet gjekk difor bort frå denne løysinga, då det vart vurdert at ei slik kopling ville føre til meir byråkrati.

Fleirtalet meiner difor det ikkje er grunnlag for å gå vidare med dette før eventuelt kommunane sjølve tek initiativ til ei slik endring.

Vidare uttalte departementet dette til eit framlegg om å la plan- og bygningslova gjelde fullt ut for snøscooterløyper:

«Etter departementets vurdering vil en slik løsning være unødvendig tid- og ressurskrevende for kommunene og skape en utfordrende koordinering mellom to regelverk (...) Departementet legger til grunn at regulering kun etter plan- og bygningsloven blant annet vil kunne uthule grunneiers reservasjonsrett (...)»

Fleirtalet peiker vidare på at det er kommunane som har mynde etter motorferdsellova, og viser vidare til statsråd Sveinung Rotevatn sitt brev av 12. april 2021, der det heiter:

«Myndigheita til å treffe vedtak om motorferdsel ligg hos kommunen. Nettopp fordi dei kjenner områda sine best er det dei som behandlar søknader og gir løyper og dispensasjonar der det er grunnlag for det. Det er også kommunen som greier ut og fastset snøscooterløyper. Tal frå SSB viser at kommunane behandla 12 100 søknader om motorferdsel i utmark i 2019. Dei ga løyve til køyring i omtrent 92 prosent av sakene om snøscootertrafikk og anna køyring på snø. Kommunane har også vedtatt meir enn 2500 km med snøscooterløyper for rekreasjonskøyring sidan dei fekk mogelegheit til det i 2015, og fleire kommunar er i prosess med å fastsetje løyper.»

Ei kopling mot plan- og bygningslova vil berre gje kommunane større mynde om ein liberaliserer motorferdsellova. Fleirtalet viser til at det i tilfelle bør gjerast gjennom demokratiske prosessar der alle sider av slike liberaliseringar vert avdekkja og høyrde.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Miljøpartiet Dei Grøne, viser til at det gjennom handsaminga i komiteen av desse to representantframlegga har kome innspel både frå scootermiljøa og frå friluftssinteressene. Desse synes å stå i motsetningsforhold til kvarandre.

Dette fleirtalet meiner det er naturleg at regelverket utviklar seg i takt med samfunnsutviklinga, der både tilgjenge, teknologi og omsynet til natur vert vektlagt. Dette må samstundes bli til gjennom ei avveging mellom ulike interesser. Slike endringar må i tilfelle gjennomførast etter god forvaltningsskikk, med høyringar og høve for involverte partar til å uttale seg.

Medlemene i komiteen frå Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Miljøpartiet Dei Grøne ser ikkje at dei forslaga som vert fremma i desse to representantforslaga har i seg dei nødvendige demokratiske prosessane som synleggjer konsekvensane av slike vedtak som Stortinget vert invitert til å gjere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til representantforslag fra Fremskrittspartiet om lokalt selvstyre over motorisert ferdsel i utmark og representantforslag fra Senterpartiet om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati. Disse medlemmer gir sin tilslutning til intensjonen i begge forslagene, som er å gi kommunene og lokaldemokratiet økt myndighet og større selvstyre over motorferdsel i utmark og redusere byråkrati.

Disse medlemmer viser til at kommunene ved endringer i motorferdselloven i 2015 fikk utvidet tilgang til opprettelse av nye løyper for snøscooterkjøring. Dette er en ordning som har fungert meget bra og gitt flere løyper i flere kommuner, basert på behov og bruk og med lovverket som ramme for dette. Disse medlemmer viser videre til at ulike praksis og pressgrupper har gjort dette arbeidet vanskelig enkelte steder og gjør arbeidet for statsforvalteren unødig vanskelig og byråkratisk. Disse medlemmer mener derfor det er på tide å gjøre endringer av motorferdselloven tilpasset vårt geografisk langstrakte land med ulike geografi, bebyggelse og behov.

Disse medlemmer gir sin støtte til forslagsstillerne, som hevder dagens regelverk er uten lokal forankring, stivbent og i praksis virker mot sin hensikt. Nasjonale regler kan ikke regulere hvordan utmarkskjøring skal reguleres lokalt på en effektiv måte tilpasset den enkelte kommune. Kommunene kan på en god måte overta forvaltningsansvaret for dette regelverket, og nasjonale regler skal kun ivareta de mest grunnleggende hensyn i spesielle naturvernesoner o.l.

Disse medlemmer påpeker at erfaringen så langt etter endringer i regelverket som åpnet for at kommunene kan etablere løyper for rekreasjonskjøring, er at tilgang til løyper kan bidra til at ulovlig kjøring reduseres, og bidra til vekst for turistnæringen og annet lokalt næringsliv. Disse medlemmer mener derfor at å innføre lokalt selvstyre over motorferdsel vil være en god løsning som ivaretar et samfunnsmessig helhetssyn med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen. Disse medlemmer viser til at det er gode erfaringer i de kommunene som benytter muligheten til å etablere rekreasjonsløyper for snøscootere. Det bidrar både til å gjøre områdene mer attraktive, bidrar til vekst og styrker bruken av naturen.

Disse medlemmer viser til at kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder er et viktig kommunalt virkemiddel for å identifisere, utvikle og ivareta arealer for friluftslivet. Metoden bidrar til å oppnå det nasjonale målet om å sikre befolkningen mulighet til å drive et variert friluftsliv både i nærmiljøet og naturen for øvrig. Disse medlemmer påpeker at denne kartleggingen har gitt kommunene et godt kunnskapsgrunnlag, og kommunene er også de som har best kunnskap om de lokale forholdene. Dette har gjort kommunene skikket til å forvalte lov om motorferdsel i utmark og ha fullt lokalt selvstyre for regulering av motorferdsel i utmark.

Disse medlemmer mener det vil være hensiktsmessig å modernisere og liberalisere motorferdselloven og tilhørende forskrifter med intensjon om å bidra til økt lokalt selvstyre, økt utnyttelse av naturressurser i tradisjonelle utmarksnæringer, legge bedre til rette for reiseliv, opplevelsesturisme, nyttekjøring og annen næringsutvikling samt harmonisering av regelverket med Norges naboland, og da spesielt Sverige.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å forvalte lov om motorferdsel i utmark, som sikrer fullt lokalt selvstyre over motorferdsel i utmark.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å forvalte lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, som bidrar til økt lokalt selvstyre, økt utnyttelse av naturressurser i tradisjonelle utmarksnæringer, legge bedre til rette for reiseliv, opplevelsesturisme, nyttekjøring og annen næringsutvikling samt harmonisering av regelverket med Norges naboland, og da spesielt Sverige.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget om endringer i Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 3 slik at motorferdsel i utmark og vassdrag ikke er tillatt, med mindre annet følger av motorferdselloven eller vedtak med hjemmel i loven eller annen lov.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å kunne benytte Plan- og bygningsloven (Pbl) der de finner det hensiktsmessig for å forvalte lov om motorferdsel i utmark. Planformålet er allerede definert i Pbl. og vil være samferdselsanlegg og annen infrastruktur.»

«Stortinget ber regjeringen konkretisere at ved etablering av løyper skal kommunene ikke måtte utrede annet enn direkte virkninger av løypene, og ikke generelle vurderinger om tilstanden i kommunene.»

Disse medlemmer viser til at statsforvalteren er gitt vedtaksmyndighet flere steder i lov og forskrift etter forslag fra kommunen. Systemet bør være konsekvent, slik at kommunen gis myndighet til å fatte vedtak, herunder vedtak om å gjøre unntak fra regelverket, mens statsforvalteren er klageinstans. Dette er en gjennomgripende endring som berører en rekke bestemmelser i regelverket, og som vil gi kommunene økt myndighet og større selvstyre over motorferdsel i utmark. Disse medlemmer kan ikke se at det er spesielle årsaker til at en skal fravike forvaltningens hovedsystem, hvor kommunen fatter vedtak først og statsforvalteren er klageinstans. Disse medlemmer mener at en slik endring ikke vil bidra til å redusere terskelen for å få unntak fra regelverket, men en vil få mer reelt tilpassede avgjørelser ut fra lokale forhold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at det er kommunene som får myndighet til å fatte vedtak og gjøre unntak fra regelverket, og at Statsforvalteren blir klageinstans.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget om endringer i Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som gir utvidet mulighet for kommunen til å gi tillatelse til øvingsområder, næringskjøring, safarier mv.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at fremkommelighet og skånsomhet mot naturen er snøscooterens sterkeste side, og den har derfor normalt ikke behov for vei eller preparerte løyper. Disse medlemmer vil påpeke at dagens snøscootere har gjennomgått en revolusjon med betydelige forbedringer av støy og miljøutslipp og produseres under strenge krav. Disse medlemmer vil videre påpeke at dyr ute i naturen faktisk reagerer mer på enslige skigåere og andre som ferdes i naturen, enn på snøscooter, og miljøavtrykket fra snøscooter er betydelig redusert. Disse medlemmer merker seg at det mangler tiltak for å ytterligere stimulere til økt teknologiutvikling også for slike kjøretøy, og mener avgiftslettelser og andre tiltak kan bidra på samme måte som de har gjort for elbil.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag som tilrettelegger for tiltak for å stimulere til økt teknologiutvikling for snøscootere.»

Disse medlemmer viser til at kompetansen og kunnskapen til de som ferdes i naturen, er blitt betraktelig høyere de siste 15 år, og fra og med 1. januar 2006 ble det innført obligatorisk opplæring for beltemotor sykkel. Hovedmålet er at elevene skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse som er nødvendig for å kjøre på en måte som ivaretar egen og andres sikkerhet, som gir god samhandling med andre brukere av naturen, tar hensyn til helse og trivsel, tar hensyn til natur og miljø, og som er i samsvar med gjeldende regelverk. Disse medlemmer viser videre til at privat øvingskjøring med snøscooter (førerkort klasse S) ikke er tillatt i utmark eller på islagte vassdrag. Det er også som hovedregel forbudt å kjøre på offentlig veg. Privat øvelseskjøring må derfor foregå utenfor slike områder og være i samsvar med kommunale reguleringsplaner med mer. I tillegg må man ha tillatelse fra grunneieren. I Nord-Troms og Finnmark kan scooterløypene benyttes til privat øvelseskjøring. I hele landet kan man øvelseskjøre på innmark om man har grunneier sitt samtykke til dette. Disse medlemmer har også merket seg at det i dag er etablert en praksis som begrenser slike øvingsområder til bare 500 dekar, og mener dette må endres slik at kommunene kan øke øvingsområdet til 2 500 dekar.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for at øvingsområder for snøscooter etter plan- og bygningsloven, kan være på 2 500 dekar.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag som tilrettelegger for god opplæring for beltemotor sykkel og at scooterløypene kan benyttes til privat øvelseskjøring i hele landet.»

Disse medlemmer viser til at i store deler av landet er reindrifta en viktig næring og skal ivaretas. De fleste kommunene har en god dialog med reindrifta for å ivareta denne, og reindriftsnæringen er stort sett konstruktiv for å finne løsninger som ivaretar både reindrifta og lokalbefolkningens interesser. Hammerfest kommune er et godt eksempel på godt samarbeid mellom flere reinbeitedistrikter og kommunen, hvor scooterløypen i samråd med reindriften ble lagt rundt kalvingsområdet og kan være åpen selv om simlene er kommet.

Disse medlemmer viser videre til at senest i år er scooterløyper stengt flere ganger i Porsanger etter krav fra reindrifta, og Statsforvalteren har også gitt avslag på Porsanger kommunes søknad om forlenget åpning av kommunens snøscooterløyper. Avslaget er gitt på bakgrunn av at omsøkte løyper går gjennom kalvingsområder, og at kommunen ikke har lyktes i forsøk på å oppnå dialog med reindrifta for avklaringer.

Disse medlemmer mener det er svært beklagelig at reindrifta i enkelte tilfeller ikke ønsker dialog med kommunene for å bidra til at scooterløyper kan holdes åpne og samtidig ivaretar reindrifta. Dette skaper stor mistillit til næringen og stor frustrasjon for lokalbefolkningen og bidrar ikke til å skape bolyst. Disse medlemmer mener videre at det da vil være nødvendig med en lovendring som i større grad også forplikter reindrifta, slik at reindrifta må ta opp dialogen med kommunen før løypene stenges. Det må være mulig for reindrifta å definere konkrete områder som er kalvingsområder slik at disse kan ivaretas, og at det kan benyttes alternative traseer for å ivareta både reindrifta og lokalbefolkningens interesser.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at både reindrifta og lokalbefolkningens interesser ivaretas på en bedre måte. Det må i denne sammenheng stilles strengere krav som forplikter reindrifta til dialog og til å begrunne og definere konkrete områder som er kalvings- og trekkeområder for rein, dersom løyper skal stenges.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen gis myndighet til å fatte vedtak om å benytte 'alternativ trasé', uten utredning etter nasjonal forskrift, for løyper som

stenges pga. reindrifta etc., og at Statsforvalteren blir klageinstans.»

Disse medlemmer viser til at etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 9 første ledd er all bruk av motorkjøretøy i utmark forbudt i Nord-Troms og Finnmark i perioden 5. mai til 30. juni. Årsaken er at denne perioden er særdeles kritisk for rein og for dyrelivet ellers, og at det er viktig at tamrein, fugl og vilt får ro i den mest sårbare tida på året. Disse medlemmer vil påpeke at det enkelte år fortsatt er full vinter i store deler av mai, og som kjent følger dyrelivet været og ikke kalenderen. Disse medlemmer gir sin tilslutning til at endringer i regelverket som åpnet for at kommunene kan etablere løyper for rekreasjonskjøring, ikke ivaretok kommunene i Finnmark og Nord-Troms, og det er derfor hensiktsmessig å gi disse kommunene samme mulighet til selv å bestemme når løypene skal stenges etter sesongen. Disse medlemmer mener det vil være hensiktsmessig å fjerne forbudet mot bruk av motorkjøretøy i utmark i perioden 5. mai til 30. juni.

Disse medlemmer viser til at Tydal kommune i Trøndelag har hatt isfiskeløyper siden de første snøscooterne kom til landet. Kommunen har hele tiden fulgt de gjeldende lover og forskrifter, noe som gjorde at før lovendringen i 2015 var alle løypene åpne til 5. mai, men kommunen selv kunne med hjemmel i lokal forskrift forlenge sesongen til og med 20. mai hvis føret tillot det og reindrifta ikke hadde avgjørende innvendinger. Sesongen har med få unntak vært forlenget hvert år. I alle år har kommunen i samråd med reindrifta klart å forvalte dette, men fra neste år må kommunen søke statsforvalteren om forlengelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen i lokal forskrift kan fastsette når motorferdselsforbud for de enkelte løyper inntrer, såfremt føret tillater det og reindrifta ivaretas.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene i lokal forskrift, selv kan gi unntak fra forbudet for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag. Kommunene vil da ut fra lokalkunnskap få myndighet til å fatte ved-

tak og gjøre unntak fra regelverket, og Statsforvalteren blir klageinstans.»

Disse medlemmer viser til at i Nord-Troms og Finnmark kan kommunene bestemme at det er tillatt å kjøre av løype for å foreta rast på islagt vann. Det er ingen gode grunner for at ikke kommuner over hele landet skal ha muligheten til å vedta det samme for sin kommune. Disse medlemmer mener det er vanskelig å legitimere en slik forskjellsbehandling, siden tradisjon for isfiske og rast på islagt vann gjelder like mye i landet for øvrig. Disse medlemmer mener derfor det er hensiktsmessig å endre regelverket for motorisert ferdsel i utmark slik at kommunene kan tillate at brukere av rekreasjonsløyper til snøscooter kan kjøre av løypene for isfiske eller rast på islagt vann, og slik at gjeldende regelverk for Finnmark og Nord-Troms gjøres gjeldende for alle landets kommuner. Disse medlemmer viser til at tradisjonell høsting, fiske og jakt er viktig for bolyst og matforråd. Disse medlemmer mener kommunen må gis mulighet til å gi tillatelse til å kunne kjøre til et vann innenfor 5 km fra en løype for å fiske.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan tillate at brukere av rekreasjonsløyper til med snøscooter kan kjøre av løypene for isfiske eller rast på islagt vann, slik at gjeldende regelverk for Finnmark og Nord-Troms gjøres gjeldende for alle landets kommuner.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen gis myndighet til å gi tillatelse til kjøring etter angitt trase til et vann innenfor 5 km fra løype for å fiske.»

Disse medlemmer viser til at etter dagens regelverk er ubrøytet vei i utmark å anse som utmark. Kjøring med snøscooter er således forbudt. Dersom veien brøytes, blir veien ansett som innmark, og kjøring med snøscooter på privat innmark er tillatt. Disse medlemmer vil påpeke at i praksis innebærer det at en lovlig kan kjøre snøscooter på vei med store brøytekanter med relativt betydelig inngrep i snødekket, men at slik kjøring er forbudt dersom det ikke gjøres slike inngrep i utmarken som brøyting kan være. Disse medlemmer mener det er hensiktsmessig å endre

regelverket for motorisert ferdsel i utmark slik at kommunene kan åpne for at ubrøytet vei kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter generelt, for enkelte områder/veier eller som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates, må grunneiernes/veistyrets samtykke innhentes.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at kommunene kan vedta at ubrøytet vei kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter generelt, for enkelte områder/veier, eller som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates, må grunneiernes/veistyrets samtykke innhentes.»

Disse medlemmer viser til at mastetraser og kraftgater ofte er svært godt egnet til å bruke som ferdselsåre for snøscooter om vinteren. Siden naturinngrepet allerede er foretatt, vil det ikke være behov for utredning etter nasjonal forskrift for kommuner som ønsker å etablere snøscooterløyper i kraftgater. Disse medlemmer mener kommunene bør få mulighet til selv å bestemme bruken av slike kraftgater til snøscooterløyper, forutsatt at eier av anlegget gir samtykke. Disse medlemmer mener videre at regelverket for motorisert ferdsel i utmark må endres slik at kommunene kan vedta at kraftgater/mastetraser kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates, må kommunen innhente samtykke fra grunneierne og eier av kraftlinjene. Disse medlemmer viser videre til at barmarksløyper benyttes til motorisert ferdsel om sommeren og er godt egnet til scooterløyper om vinteren. Det vil derfor ikke være behov for utredning etter nasjonal forskrift for kommuner som ønsker å etablere snøscooterløyper etter disse barmarksløypene.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan vedta at kraftgater/mastetraser vei kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates må kommunen innhente samtykke fra grunneierne og eier av kraftlinjene.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan ved-

ta at etablerte barmarksløyper kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift.»

Disse medlemmer viser til at kommunene tolker regelverket for mindre terrenginngrep ved etablering av rekreasjonsløyper svært ulikt. Regelverket bør presiseres slik at det blir lik praksis, og at det gis mulighet for å gjøre tilsvarende endringer som ved etablering av tur- og fritidsløyper i utmark.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at mindre terrenginngrep som ikke vil være lett synlige på barmark, slik som fjerning av stein, trær o.l., kan tillates der det er nødvendig, på samme måte som ved etablering av tur- og fritidsløyper i utmark.»

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å sikre at løypenettet blir enkelt og effektivt å bruke. For å oppnå en slik intensjon er en avhengig av at det kan etableres tilførselsløyper fra relevante hyttefelt, boligområder og parkeringsområder. Det er viktig både for å hindre ulovlig kjøring og for å hindre unødvendig biltrafikk til samlingspunkter/startpunkter. Disse medlemmer mener regelverket for motorisert ferdsel i utmark må endres slik at kommunene enklere kan etablere tilførselsløyper til etablerte rekreasjonsløyper, blant annet ved at slike kan vedtas av kommunen uten at forslaget må sendes på høring før vedtak fattes, forutsatt at grunneier samtykker til dette.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen gis myndighet til tillatelse til å gi kjøring til opparbeidet rekreasjonsløype etter forskriftens § 4a, på strekning vedtatt av kommunestyret.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at etter vedtak i Stortinget er 2,5 km-grensen for kjøring med snøscooter til hytte uten brøytet vei opphevet. Likevel er det opprettholdt et krav om at det må søkes om slik tillatelse med jevne mellomrom. Disse medlemmer mener at regelverket for motorisert ferdsel i utmark må endres slik at kommunene avgjør om løyve for kjøring med snøscooter til hytte uten brøytet vei skal gjelde så lenge løyvehaver er eier av hyt-

ta, eller om det skal gjelde i en tidsavgrenset periode. Dette vil bidra til å redusere saksmengden for kommunene og redusere byråkrati.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, slik at kommunene avgjør om løyve for kjøring med snøscooter til hytte uten brøytet vei skal gjelde så lenge løyvehaver er eier av hytta, eller om det skal gjelde i en tidsavgrenset periode.»

Disse medlemmer vil påpeke at gode rekreasjonsløyper bidrar til bolyst og gode turopplevelser. Løypene krever omfattende opparbeidelse og vedlikehold gjennom sesongen, og det kan være behov for å bruke annet utstyr for å preparere løypene på en tilfredsstillende måte. Det åpenbare eksemplet er naturligvis bruk av tråkkemaskiner, som benyttes til etablering og vedlikehold av skiløyper over hele landet. Disse medlemmer kan ikke se at det er mer belastende å bruke tråkkemaskiner ved etablering og vedlikehold av snøscooterløyper – tilrettelagt for motorisert ferdsel – enn ved bruk i skiløyper.

Disse medlemmer mener at regelverket for motorisert ferdsel i utmark må endres slik at lokale løypelag kan benytte tråkkemaskin og ATV påsatt belter ved opparbeidelse og vedlikehold av rekreasjonsløyper for bruk av snøscooter uten særskilt tillatelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, slik at lokale løypelag kan benytte tråkkemaskin og ATV påsatt belter ved opparbeidelse og vedlikehold av rekreasjonsløyper for bruk av snøscooter uten særskilt tillatelse.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke viktigheten av gode øvingsmuligheter for beredskapsorganisasjoner mv. Disse medlemmer mener at dersom Røde Kors, Norsk Folkehjelp og andre beredskapsorganisasjoner skal ha mulighet til å tilby tjenester med høy kvalitet også vinterstid, er det avgjørende at de får tilfredsstillende øvingsmuligheter. Det gjelder også øving med bruk av motorisert kjøretøy og mulighet til å gjøre seg kjent i områder de skal operere i. Disse medlemmer mener det er viktig at slike beredskapsorganisasjoner også øver i verneområder og nasjonalparker, slik at de er kjent i områdene ved en eventuell redningsaksjon. Disse medlemmer mener videre at regelverket må

endres slik at øvelser i regi av beredskapsorganisasjoner primært hjemles i lov, subsidiært at kommunen etter søknad kan gi frivillige beredskapsorganisasjoner tillatelse til å øve med bruk av motoriserte kjøretøy i utmark vinterstid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at beredskapsorganisasjoners organiserte øvelser og bruk av motorkjøretøy er direkte hjemlet i lov, herunder også i vernede områder og i nasjonalparker.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen, etter søknad, kan gi frivillige beredskapsorganisasjoner tillatelse til å øve ved bruk av motoriserte kjøretøy i utmark vinterstid, herunder også i vernede områder og i nasjonalparker.»

Disse medlemmer mener det er viktig å legge til rette for friluftsliv, fordi det handler om folkehelse, treningsmuligheter, treningsglede og bolyst for lokalbefolkningen. Preparering av skiløyper kan ikke regnes som fornøydelseskjøring, men er derimot et anerkjent nytteformål som gir grunnlag for tillatelse med hjemmel direkte i loven. Disse medlemmer mener videre at preparering med kjøretøy/tråkkemaskiner av skiløyper som er åpne for allmenn benyttelse, må innstas som tillatelser med hjemmel direkte i loven.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at preparering av skiløyper som er åpne for allmenn benyttelse med motorkjøretøy/tråkkemaskiner, er direkte hjemlet i lov.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti gikk sammen i Innst. 253 L (2014–2015), jf. Prop. 35 L (2014–2015), om å be regjeringen endre forskrift for å gi kommunene anledning til å gi tillatelse til bruk av snøscooter i forbindelse med utmarksnæring. De nevnte partiene fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennom forskrift gi kommunene anledning til å gi tillatelse til bruk av motorkjøretøy på vinterføre til transport av personer, materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring, etter søknad.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, uten forutgående høring, slik at intensjonen i Innst. 253 L (2014–2015) oppfylles, slik at kommunen etter søknad kan gi tillatelse til bruk av motorkjøretøy til transport av personer, materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring. Som utmarksnæring regnes drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder, turist- og reiselivsnæring, leting og undersøkelse av mineral-ske ressurser mv., forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret og Merverdiavgiftsregisteret.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil påpeke at motorferdselloven må tilrettelegge for fornuftig og bærekraftig høsting av ressurser og ikke la prinsipielle eller ubegrunnede momenter redusere Distrikts-Norges muligheter til å utnytte naturgitte fordeler når det blir gjort på en forsvarlig og naturbevarende måte. Den beste forvaltningen av naturen skjer gjennom aktiv bruk og høsting av ressursene. Forslagsstillerne mener tillatelser til næringsdrivende i tradisjonelle utmarksnæringer slik som jakt, fangst, fiske og børsanking må inntas som tillatelser med hjemmel direkte i loven.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget med endringer i Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som gir tillatelse direkte hjemlet i lov for nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og børsanking regnes som næring i denne forbindelse, forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret og Merverdiavgiftsregisteret.»

Disse medlemmer støtter forslagstillerne i at lokalt selvstyre over motorisert ferdsel i utmark vil gi kommunene unike muligheter til å avsette egne områder for frikjøring og tilrettelegge for næringsutvikling på samme måte som det gjøres i nabolandene.

Frikjøring er utbredt i ungdomsmiljøene, og de fleste drar derfor til Sverige for å kunne gjøre dette lovlig. Dette foregår også i Norge, selv om det ikke er tillatt, og det foregår oftest i vanskelig og farlig terreng. Dette skaper også støy og kan være til sjenanse for alle i friluft, men er scooterungdommenes svar på rånermiljøet,

uvettig bruk av aquabike ved sjøen og i trafikken generelt. Disse medlemmer mener det er viktig å fortsette med strenge kontroller og holdningsskapende arbeid og samtidig tilrettelegge for at slikt kan flyttes mer inn i kontrollerte former. Det er et kjent fenomen at ungdommer og andre som får utfolde seg i kontrollerte former på egnede områder får en bedre trafikkforståelse og gode holdninger. Disse medlemmer mener videre at ved å gi kommunene mulighet til å kartlegge og avsette egnede områder der en ikke er til sjenanse for andre, dyreliv eller natur eller til fare for andre eller seg selv, kan man nærme seg utfordringen med å få ned antallet tilfelle av uvettig kjøring og ulykker. Dette kan også være aktuelt å forsøke i noen scooterkommuner som prøveprosjekt.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan avsette frikjøringsområder for snøscooter, etter plan- og bygningsloven.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan åpne for fri ferdsel med snøscooter over tregrensen, etter plan- og bygningsloven.»

Disse medlemmer viser til at det er et stort miljø innen motocross, snøscootercross og vanncross med snøscooter i Norge. Dette er idrettsgrener hvor norske utøvere hevder seg godt i de internasjonale konkurransene og har tatt utallige europa- og verdensmestertitler opp gjennom årene. For motocross og snøscootercross har motorsportsklubbene etablert gode baner og lukkede anlegg for trening og konkurransekjøring. Men for vanncross med snøscooter er ikke treningsmulighetene like gode, selv om det er forsøkt å harmonisere regelverket for disse med ordinære vannscootere. Disse medlemmer viser videre til at flere av utøverne innen denne sportsgrenen er nødt til å dra ut av landet for å få tilfredsstillende treningsmuligheter. Disse medlemmer mener det er viktig å legge til rette for treningsmuligheter og gi kommunene anledning til å avsette egnede områder til vanncross med snøscooter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan avsette egnede områder til vanncross med snøscooter.»

Disse medlemmer viser til at å kjøre snøscooter ikke inngår i allemannsretten, så det er i dag ikke tillatt

å kjøre snøscooter på snødekt utmark selv om ferdselen ikke er til sjenanse eller bry for eier av grunnen. I Sverige er det forbudt å krysse annen manns grunn dersom det oppstår skade, og det er også forbudt å kjøre på skogs- og jordbruksmark om det ikke er åpenbart at det kan skje uten fare for skade på skog eller mark. Disse medlemmer mener det vil være hensiktsmessig å implementere tilsvarende regler i norsk lovverk, og at dette ikke vil svekke eiendomsretten.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag tilsvarende det svenske regelverket hvor det er tillatt å passere annen manns grunn med snøscooter dersom det ikke oppstår skade, ikke er til sjenanse eller bry for eier av grunnen, og det er forbudt å kjøre på skogs- og jordbruksmark om det ikke er åpenbart at det kan skje uten fare for skade på skog eller mark.»

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristeleg Folkeparti, viser til konkrete forskrifts- og lovendringar som ligg som framlegg til vedtak frå Framstegspartiet. På generelt grunnlag vil fleirtalet understreke at det er viktig å få gode demokratiske prosessar kring slike endringar, og dei partane som vert omfatta av slike endringar, må få høve til å uttale seg. Det må gjerast gjennom opne høyringsrundar eller at organisasjonar som KS eller tilsvarende er pådrivarar for slike endringar.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti, merkar seg likevel framlegga, og det vil vere naturleg å vurdere innspel i forbindelse med neste revisjon av forskrifts- og lovendringane. Dette fleirtalet merkar seg også at dei fleste av desse punkta er løfta inn i arbeidet med representantforslaga gjennom innspel frå snøscooterforbundet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at erfaringene med lov om motorferdsel er at den er blitt omfattende, kostbar og svært byråkratisk å håndheve for kommunene. Disse medlemmer mener at loven i større grad bør samordnes med plan- og bygningsloven, noe som også vil klargjøre prosessreglene knyttet til innsigelser og klagebehandling.

Disse medlemmer mener det er behov for revidering av dagens motorferdsellov, med større kommunal selvbestemmelse angående enkelte av reglene i loven. Samtidig må hensyn til natur og miljø sikres gjennom nasjonale retningslinjer.

Disse medlemmer mener at man ved å samordne plan- og bygningsloven med lov om motorferdsel

i utmark og vassdrag vil kunne øke kommunenes selvvråderett og avbyråkratisere regelverket. Samtidig vil disse medlemmer understreke at viktige naturvern hensyn skal ivaretas, og at det er kommunen som i mange tilfeller er nærmest til å gjøre slike vurderinger i egen kommune.

Disse medlemmer viser til at dagens regulering får uventede og uheldige utslag. Disse medlemmer vil peke på at tradisjonelle isfiskeløyper nå stenges fordi motorferdselloven § 8, som hjemlet disse løypene, ikke gjelder fra juni 2021:

«I avgrensede områder med viktige fiskevann som ligger mer enn 5 km fra brøytet veg, og som har liten befolkning og ligger utenom hyttegrender og sårbare naturvern-, friluft- eller viltområder, kan Miljødirektoratet åpne mulighet i enkelte deler av landet for bruk av snøscooter. I slike områder kan fylkesmannen legge ut løyper for kjøring med snøscooter etter forslag fra kommunen.»

Disse medlemmer stiller seg undrende til om meningen med å endre motorferdselloven er at rekreasjonsløyper skal stenge for etablerte fiskeløyper som har vært brukt i generasjoner. Disse medlemmer vil vise til eksempelet Virvatn i Rana kommune, hvor en nøye og lokalt regulert isfiskeløype som har eksistert i 44 år nå, nærmest ut av det blå stenges. Disse medlemmer kan ikke se at dette er verken fornuftig eller praktisk.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeidarpartiet og Senterpartiet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven og at loven i større grad samordnes med plan- og bygningsloven slik at kommunene får økt myndighet.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endre av lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag slik at kommunene kan vedta at ubrøytet vei kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter generelt, for enkelte områder/veier, eller som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates, må kommunen innhente grunneiernes/veistyrets samtykke.»

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at mindre terrenginngrep som ikke vil være lett synlige på barmark, slik som fjerning av stein, trær o.l., kan tillates der det er nødvendig,

på samme måte som ved etablering av tur-/fritidsløyper i utmark.»

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at lokale løypelag kan benytte tråkkemaskin og ATV påsatt belter ved opparbeidelse og vedlikehold av rekreasjonsløyper for bruk av snøscooter uten særskilt tillatelse.»

«Stortinget ber regjeringen forenkle prosessene for opprettelse av snøscooterløyper, gjennom at opprettelsen av løypene skal følge plan- og bygningslovens bestemmelser.»

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at kommunene selv kan sette tidsavgrensning for kjøreløype til egen hytte.»

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at etablerte isfiskeløyper kan opprettholdes om kommunene ønsker det.»

Forslag frå mindretal

Forslag frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revisering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven og at loven i større grad samordnes med plan- og bygningsloven slik at kommunene får økt myndighet.

Forslag frå Framstegspartiet og Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å forvalte lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, som bidrar til økt lokalt selvstyre, økt utnyttelse av naturressurser i tradisjonelle utmarksnæringer, legge bedre til rette for reiseliv, opplevelsesturisme, nyttekjøring og annen næringsutvikling samt harmonisering av regelverket med Norges naboland, og da spesielt Sverige.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at det er kommunene som får myndighet til å fatte vedtak og gjøre unntak fra regelverket, og at Statsforvalteren blir klageinstans.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget om endringer i Lov om motorferdsel i utmark og

vassdrag som gir utvidet mulighet for kommunen til å gi tillatelse til øvingsområder, næringskjøring, safarier mv.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen i lokal forskrift kan fastsette når motorferdselsforbud for de enkelte løyper inntre, såfremt føret tillater det og reindrifta ivaretas.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan tillate at brukere av rekreasjonsløyper til med snøscooter kan kjøre av løypene for isfiske eller rast på islagt vann, slik at gjeldende regelverk for Finnmark og Nord-Troms gjøres gjeldende for alle landets kommuner.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at mindre terrenginngrep som ikke vil være lett synlige på barmark, slik som fjerning av stein, trær o.l., kan tillates der det er nødvendig, på samme måte som ved etablering av tur- og fritidsløyper i utmark.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen gis myndighet til tillatelse til å gi kjøring til opparbeidet rekreasjonsløype etter forskriftens § 4a, på strekning vedtatt av kommunestyret.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, slik at lokale løypelag kan benytte tråkkemaskin og ATV påsatt belter ved opparbeidelse og vedlikehold av rekreasjonsløyper for bruk av snøscooter uten særskilt tillatelse.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at beredskapsorganisasjoners organiserte øvelser og bruk av motorkjøretøy er direkte hjemlet i lov, herunder også i vernede områder og i nasjonalparker.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at preparering av skiløyper som er åpne for allmenn benyttelse med motorkjøretøy/tråkkemaskiner, er direkte hjemlet i lov.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen endre Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, uten forutgående høring, slik at intensjonen i Innst. 253 L (2014–2015) oppfylles, slik at kommunen etter søknad kan gi tillatelse til bruk av motorkjøretøy til transport av personer, 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 og Merverdiavgiftsregisteret.

Forslag frå Framstegspartiet:*Forslag 13*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å forvalte lov om motorferdsel i utmark, som sikrer fullt lokalt selvstyre over motorferdsel i utmark.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget om endringer i Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 3 slik at motorferdsel i utmark og vassdrag ikke er tillatt, med mindre annet følger av motorferdselloven eller vedtak med hjemmel i loven eller annen lov.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å kunne benytte Plan- og bygningsloven (Pbl) der de finner det hensiktsmessig for å forvalte lov om motorferdsel i utmark. Planformålet er allerede definert i Pbl. og vil være samferdselsanlegg og annen infrastruktur.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen konkretisere at ved etablering av løyper skal kommunene ikke måtte utrede annet enn direkte virkninger av løypene, og ikke generelle vurderinger om tilstanden i kommunene.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag som tilrettelegger for tiltak for å stimulere til økt teknologiutvikling for snøscootere.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen åpne for at øvingsområder for snøscooter etter plan- og bygningsloven, kan være på 2 500 dekar.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag som tilrettelegger for god opplæring for beltemotorsykkel og at scooterløypene kan benyttes til privat øvelseskjøring i hele landet.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at både reindrifta og lokalbefolkningens interesser ivaretas på en bedre måte. Det må i denne sammenheng stilles strengere krav som forplikter reindrifta til dialog og til å begrunne og definere konkrete områder som er kalvings- og trekkeområder for rein, dersom løyper skal stenges.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen gis myndighet til å fatte vedtak om å benytte 'alternativ trasé', uten utredning etter nasjonal forskrift, for løyper som stenges pga. reindrifta etc., og at Statsforvalteren blir klageinstans.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene i lokal forskrift, selv kan gi unntak fra forbudet for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag. Kommunene vil da ut fra lokalkunnskap få myndighet til å fatte vedtak og gjøre unntak fra regelverket, og Statsforvalteren blir klageinstans.

Forslag 23

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen gis myndighet til å gi tillatelse til kjøring etter angitt trasé til et vann innenfor 5 km fra løype for å fiske.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at kommunene kan vedta at ubruyttet vei kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter generelt, for enkelte områder/veier, eller som del av et løypenett uten krav om konsekvensutred-

ning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates, må grunneiernes/veistyrets samtykke innhentes.

Forslag 25

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan vedta at kraftgater/mastetraseer vei kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates må kommunen innhente samtykke fra grunneierne og eier av kraftlinjene.

Forslag 26

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan vedta at etablerte barmarksløyper kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift.

Forslag 27

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, slik at kommunene avgjør om løyve for kjøring med snøscooter til hytte uten brøyte vei skal gjelde så lenge løyvehaver er eier av hytta, eller om det skal gjelde i en tidsavgrenset periode.

Forslag 28

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunen, etter søknad, kan gi frivillige beredskapsorganisasjoner tillatelse til å øve ved bruk av motoriserte kjøretøy i utmark vinterstid, herunder også i vernede områder og i nasjonalparker.

Forslag 29

Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget med endringer i Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som gir tillatelse direkte hjemlet i lov for nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og børsanking regnes som næring i denne forbindelse, forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret og Merverdiavgiftsregisteret.

Forslag 30

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan avsette frikjøringsområder for snøscooter, etter plan- og bygningsloven.

Forslag 31

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan åpne for fri ferdsel med snøscooter over tregrensen, etter plan- og bygningsloven.

Forslag 32

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik at kommunene kan avsette egnede områder til vanncross med snøscooter.

Forslag 33

Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag tilsvarende det svenske regelverket hvor det er tillatt å passere annen manns grunn med snøscooter dersom det ikke oppstår skade, ikke er til skade eller bryr for eier av grunnen, og det er forbudt å kjøre på skogs- og jordbruksmark om det ikke er åpenbart at det kan skje uten fare for skade på skog eller mark.

Forslag frå Senterpartiet:

Forslag 34

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endre av lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag slik at kommunene kan vedta at ubrøytet vei kan benyttes til rekreasjonskjøring med snøscooter generelt, for enkelte områder/veier, eller som del av et løypenett uten krav om konsekvensutredning etter nasjonal forskrift. For at kjøring skal tillates, må kommunen innhente grunneiernes/veistyrets samtykke.

Forslag 35

Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at mindre terrenginngrep som ikke vil være lett synlige på barmark, slik som fjerning av stein, trær o.l., kan tillates der det er nødvendig, på samme måte som ved etablering av tur-/fritidsløyper i utmark.

Forslag 36

Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at lokale løypelag kan benytte tråkkemaskin og ATV påsatt belter ved opparbeidelse og vedlikehold av rekreasjonsløyper for bruk av snøscooter uten særskilt tillatelse.

Forslag 37

Stortinget ber regjeringen forenkle prosessene for opprettelse av snøscooterløyper, gjennom at opprettelsen av løypene skal følge plan- og bygningslovens bestemmelser.

Forslag 38

Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at kommunene selv kan sette tidsavgrensning for kjøreløyve til egen hytte.

Forslag 39

Stortinget ber regjeringen endre forskrift for motorisert ferdsel i utmark slik at etablerte isfiskeløyper kan opprettholdes om kommunene ønsker det.

Tilråding frå komiteen

Komiteen si tilråding I vert sett fram av medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Venstre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti og Miljøpartiet Dei Grøne

Komiteen si tilråding II vert sett fram av medlemene frå Høgre, Venstre, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti og Miljøpartiet Dei Grøne.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til

representantforslaget og rår Stortinget til å gjere følgjande

v e d t a k :

I

Dokument 8:155 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Hanne Dyveke Søttar, Kjell-Børge Freiberg, Morten Ørsal Johansen, Tor André Johnsen, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt om lokalt selvstyre over motorisert ferdsel i utmark – vert ikkje vedteke.

II

Dokument 8:161 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heidi Greni, Siv Mossleth, Willfred Nordlund, Geir Adelsten Iversen og Sandra Borch om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati – vert ikkje vedteke.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 11. mai 2021

Ketil Kjenseth

leiar

Liv Kari Eskeland

ordførar



Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref
MH/imv

Vår ref
21/1020-

Dato
12. april 2021

Representantforslag 155 S (2020-2021) om lokalt sjølvstyre over motorisert ferdsel i utmark

Eg viser til brev frå energi- og miljøkomiteen, datert 25. mars 2021, vedlagt representantforslag 155 S (2020-2021).

Forslaget handlar om å i gi kommunane fullmakt til å forvalte motorferdsellova på ein måte som sikrar fullt lokalt sjølvstyre over motorferdsel i utmark.

Slik regelverket er i dag er det allereie i stor grad kommunen som styrer motorferdselen i eigen kommune. Myndigheita til å treffe vedtak om motorferdsel ligg hos kommunen. Nettopp fordi dei kjenner områda sine best er det dei som behandlar søknader og gir løyver og dispensasjonar der det er grunnlag for det. Det er også kommunen som greier ut og fastset snøscooterløyper. Tal frå SSB viser at kommunane behandla 12 100 søknader om motorferdsel i utmark i 2019. Dei ga løyve til køyring i omtrent 92 prosent av sakene om snøscootertrafikk og anna køyring på snø. Kommunane har også vedtatt meir enn 2500 km med snøscooterløyper for rekreasjonskøyring sidan dei fekk mogelegheit til det i 2015, og fleire kommunar er i prosess med å fastsetje løyper .

Kommunane må likevel sjølvstyre følgje regelverket. Slik tilfellet er på omtrent alle område i samfunnet, vert dei overordna reglane og retningslinjene fastsett nasjonalt. Hovudårsaka for å regulere motorferdsel i utmark er at slik ferdsel kan føre med seg ei rekke ulemper og skader både for naturmiljøet og friluftsopplevingar. Støy og anna forureining, terrengskadar og vegetasjonsslitasje, og forstyrring av fugle- og dyrelivet er døme på dette. Mange artar er sårbare for inngrep og forstyrring i sine leveområde, særleg i yngle, kalve- eller hekketida.

Motorferdsel i utmark er ikkje ein allemannsrett. I motsetning til det som gjeld om ein kjem gåande eller på ski, kan grunneigar nekte motorferdsel på sin eigedom uavhengig av om den

ligg i utmark eller innmark. Dette er eit utslag av eigedomsretten. Eg trur ikkje grunneigarar ønskjer at dei ikkje lenger skal ha mogelegheit til å nekte slik ferdsel.

I innleiinga i forslaget skriv representantane at fri ferdsel i utmark er ein gamal lovfesta rett i Noreg, men at ferdselsretten ikkje gjeld for motorferdsel. Forslagsstillarane viser til motorferdsellova som vart sett i kraft i 1978 og uttalar deretter at "(f)ør denne loven ble innført, var det fri ferdsel i utmark." Dersom forslagsstillarane med dette meiner at allemannsretten til ferdsel i utmark etter friluftslova omfatta rett til motorisert ferdsel fram til 1978, så er ikkje det riktig. Høgsterett avklarte i ein dom i 1973 (Rt. 1973 s. 869) at motorisert ferdsel ikkje er omfatta av ferdselsretten etter friluftslova. I avgjerda uttalar Høgsterett mellom anna at ferdsel til fots, med hest og med sykkel "representerer generelt sett liten ulempe for omgivelsene og står for så vidt i motsetning til bruk av motoriserte kjøretøyer med den støy og oftest også den fart desse utvikler. Slik jeg ser det, er motorkjøretøyer – og herunder snøscootere – prinsipielt av en annen art...".

Då motorferdsellova kom i 1977 var det fordi ein ønska å demme opp for ein stadig aukande motorisert ferdsel i utmark og vassdrag, og fordi ein ville unngå at dette utarta til å bli eit alvorleg miljøproblem. Lova ga kommunane stor fridom – det var i all hovudsak kommunane sjølve som ga lokale forskrifter om bruk av motorkjøretøy i utmark. Det fantes ikkje ei sentral forskrift.

På midten av 80-tallet såg ein at motorferdsellova ikkje fungerte slik ein hadde tenkt. Til tross for lova hadde motorferdselen i utmark og talet på snøscooterar og terrenggåande kjøretøy auka kraftig. Nokre kommunar tolka reglane meir liberalt enn det var grunnlag for. Det var også stor variasjon av reglar mellom kommunane. Dette var årsaka til at den nasjonale forskrifta blei innført i 1988. Forskrifta regulerer kva som er tillate og forbode og kva kommunane kan gi løyve til.

Representantforslaget går ikkje nærare inn på korleis kommunane skal få meir sjølvstyre. Dersom representantane meiner at desse vedtaka aldri skal kunne påklagast, er det eit brot med vanlege forvaltningstradisjonar og temmeleg oppsiktsvekkande. Eg er og redd det vil gå utover omsynet til naturen. Klageinstansen skal allereie i dag legge stor vekt på omsynet til det kommunale sjølvstyre ved prøving av det frie skjønn, jf. forvaltningslova § 34 andre ledd.

Eg forstår forslaget slik at det kommunale sjølvstyret først og fremst skal bli sikra gjennom ei kraftig liberalisering av regelverket. Forslagsstillarane uttalar mellom anna at nasjonale reglar berre skal ivareta dei mest grunnleggande omsyn "i spesielle naturvernesoner o.l." Det lokale sjølvstyret skal mellom anna gi kommunane det dei kallar for "unike" mogelegheiter til å avsetje eigne område for frikøyning og for å leggje til rette for næringsutvikling. I realiteten oppfattar eg at forslagsstillarane meiner at alle reglar som set grenser for kva kommunen kan gi løyve til skal opphevast, og at det berre i verneområda skal vere nasjonalt fastsette restriksjonar.

Ei slik liberalisering vil oppheve grensa som vi har hatt til no: at det skal leggjast godt til rette for køyring til naudsynte nytteføremål, men at anna køyring skal avgrensast. Liberaliseringa som representantane etterspør, vil medføre ein kraftig auke av motorferdsel i delar av landet. Det vil få konsekvensar for natur og friluftsliv og moglegheita for å oppleve naturen utan motorkøyretøy i nærleiken.

Å regulere utmarksområde til område for frikøyring, slik representantane foreslår, legg press på areal og natur. Arealendring er viktigaste årsak til tap av biologisk mangfald ifølge FNs naturpanel. I Noreg er 90 % av dei truga artane påverka av arealbruksendringar. Det er stadig vanskelegare å finne område som ikkje er påverka av menneskeleg aktivitet. Når vi samtidig veit at folk flest søker ut i naturen for å få stillheit og ro synes eg det er viktig å hegne om dei upåverka utmarksareala våre.

Det er generelt stor skepsis i befolkninga mot liberalisering av reglane om motorferdsel. Ifølgje Natur- og Miljøbarometeret 2020 er nær 8 av 10 ueinige i at det bør bli lettare å få løyve til å bruke motorkøyretøy i utmark. 7 av 10 er ueinige i at det bør bli enklare å få løyve til å køyre snøscooter i utmark. Undersøkinga gjeld på landsbasis, og det er truleg lokale variasjonar. Ei opning for frikøyring eller andre liberaliseringar kan uansett vanskeleg avgrensast for eksempel berre til dei nordlegaste landsdelane.

Det er bra at køyretøya har blitt mindre forureinande og mindre støyande. Køyring på vinterføre slit også mindre på terrenget enn ved køyring på barmark. Dette betyr likevel ikkje at motorferdsel i naturen er utan problem samanlikna med før. Talet på køyretøy som kan brukast til køyring i utmark har samtidig auka. Det er derfor også blitt meir motorferdsel i naturen. I 1975, før motorferdsellova vart vedteken, var det 6042 registrerte snøscooterar i landet. I 1986 var det om lag 30 000 snøscooterar, og i 2020 var talet 93 368 snøscooterar. Samtidig får vi stadig fleire av dei nyare typane utmarkskøyretøy, slik som ATV-ar og liknande. Slike kan gjere stor skade på terrenget. Det talet på snøscooterar som gjorde det naudsynt med ei streng regulering i 1977 har altså blitt om lag 15 gonger så høgt no i 2021. Eg meiner det syner at behovet for regulering no ikkje er mindre enn før, og at ei omfattande deregulering no vil kunne bli dramatisk.

Vidare kjem folk seg lenger og raskare inn i naturområde enn om ein kjem til fots eller på ski dersom ein bruker motorkraft. Dette vil kunne forsterke dei nemnte skadane.

Representantane foreslår at det ikkje lenger skal være forbod mot bruk av motorkøyretøy i utmark i Nord-Troms og Finnmark i perioden 5. mai til 30. juni, slik regelen no er etter forskrifta § 9. Eg vil først presisere at heller ikkje scooterløyper andre stader i landet kan halde ope etter 5. mai. Vidare tek forslaget opp døme frå Nord-Troms og Finnmark der Statsforvaltaren gav avslag på søknadar om preparering av skiløyper etter 5. mai, som eit eksempel på kor uhensiktsmessig vårforbodet er. Eg har svart Stortinget på fleire skriftlege spørsmål om dette. I forskrifta § 3 første ledd bokstav e er det direkte heimel for preparering av skiløyper som er open for allmennheita når det vert gjort i regi av kommunar, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter. Statsforvaltaren har myndigheit til å gi dispensasjon til

preparering av skiløyper også etter 5. mai, så lenge vilkåret om "spesielle tilfeller" er oppfylt. Statsforvaltaren må vurdere kvar søknad om unntak konkret. Omsyn til dyrelivet og naturmangfaldet er sentralt. I enkelttilfelle kan det vere slik at forholda for dyrelivet og naturmangfaldet gjer det mogeleg med løypepreparering etter 5. mai. Eg syner til mine svar 26. mai 2020, 2. juni 2020 og 26. juni 2020 på skriftleg spørsmål nr. 1595, 1687, og 1972 frå representantane Sandra Borch og Steinar Karlstrøm.

Vidare foreslår representantane at næringsdrivande i tradisjonelle utmarksnæringar, slik som jakt, fangst, fiske og børsanking skal få direkte heimel til motorferdsel. I dag kan kommunen gi løyve til transport av materiell og utstyr til utmarksnæring. For å minimere ferdsel og sikre at dei som køyrer faktisk er næringsdrivande synes eg det er ei god løysing at kommunane avgjer søknadar om dette.

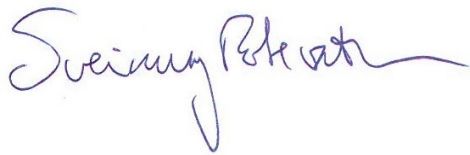
Representantane peikar på at tilgang til løyper kan bidra til mindre ulovleg køyring og bidra til vekst for turismenæringa og anna lokalt næringsliv. Dei viser til ein nyleg publisert rapport om evaluering av lovendringa om løyper for rekreasjonskøyring med snøscooter for å underbygg dette. Evalueringa er gjennomført av Norsk institutt for naturforskning (NINA) i samarbeid med Menon Economics (NINA Rapport 1887). Rapporten ser på korleis lovendringa i 2015 om snøscooterløyper fungerer. Rapporten gir ikkje grunnlag for å seie at det er slike samanhengar.

Ulovleg køyring, altså der folk køyrer utanfor løypene eller utan løyve, er eit stort problem i følge stortingsmeldinga om miljøkriminalitet (Meld. St. 19 (2019–2020)) som regjeringa la fram i fjor. Tal frå oppsynsmyndigheitene viser at dobbelt så mange er melde til politiet for ulovleg køyring i 2020-sesongen, samanlikna med året før. Slik eg kan sjå konkluderer ikkje rapporten om rekreasjonsløyper fører til meir eller mindre ulovleg køyring. I miljøkriminalitetsmeldinga kjem det fram at totalomfanget av ulovleg køyring med motorkøyetøy er vanskeleg å talfeste, blant anna fordi oppdagingsrisikoen er låg. Dette har sjølv sagt blant anna å gjere med at vi har store utmarksområde, og eit avgrensa tal politi- og oppsynspersonell ute til ei kvar tid.

Løypene kan ha både positiv og negativ verknad på lokalt næringsliv. Dei kan på den eine sida stimulere til auka behov og etterspørsel for forhandlarar, servicetenester og reiselivsaktørar. På den andre sida kan delen av reiselivet som tilbyr ei meir "urørt" naturoppleving få svekka omdømme og såleis lågare etterspørsel. Rapporten gir ikkje grunnlag for konkludere om meir motorferdsel har hatt mest positiv eller negativ verknad på næring og næringsutvikling.

Reglane om motorferdsel som vi har i dag er eit resultat av ei avveging mellom ulike omsyn. Reglane gir etter mitt syn kommunane gode mogelegheiter til å bestemme over motorferdsel i eigen kommune. Eg vil derfor ikkje anbefale å endre reglane slik det no vert foreslått.

Med helsing

A handwritten signature in blue ink, reading 'Sveinung Rotevatn'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Sveinung Rotevatn



Energi- og miljøkomiteen
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref
MH/imv

Vår ref
21/1021-

Dato
12. april 2021

Representantforslag 161 S (2020-2021) om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati

Eg viser til brev 25. mars 2021 frå Stortingets energi- og miljøkomite om representantforslag frå stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Willfred Nordlund, Geir Adelsten Iversen og Sandra Borch om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på redusert byråkrati.

Forslagsstillarane ønsker at motorferdsellova skal endrast med sikte på redusert byråkrati knytt til praktiseringa av lova, og at motorferdsellova i større grad blir samordna med plan- og bygningslova slik at kommunane får auka mynde.

Forholdet mellom plan- og bygningslova og motorferdsellova vart grundig vurdert i samband med innføring av ordninga med snøscooterløyper i 2014-2015. I høyringa i 2014 av forslaget om å opne for snøskuterløyper la departementet opp til å knytte sakshandsaminga for løypene tett opp til plan- og bygningslova. Tilbakemeldinga i høyringa synleggjorde at ei slik løysing ble uryddig og uklar og skapte usikkerheit, særleg i kommunane og hos statsforvaltarane. Departementet gjekk derfor bort frå den løysinga. I Prop. 35 L (2014-2015) kap. 5.1.3 skrev departementet blant anna:

Adgangen til bruk av motoriserte fremkomstmidler i utmark reguleres av motorferdselloven. Departementet mener det er prinsipielt viktig å holde fast ved at eventuelle unntak fra lovens grunnleggende utgangspunkt om at motorferdsel i utmark er forbudt, skal fremgå av motorferdselloven eller bestemmelser gitt i medhold av motorferdselloven. Dette sikrer en helhetlig vurdering av hva slags motorisert ferdsel som bør tillates i utmark og en overordnet kontroll med omfanget av slik ferdsel, jf. også motorferdsellovens formålsbestemmelse om «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen». En løsning der

motorferdsellovens regulering av motorferdsel i utmark blir sekundær i forhold til andre lovers regulering av dette, vil uthule lovens formål og dessuten gjøre det vanskelig å holde oversikt over hva slags motorisert ferdsel i utmark som er tillatt.

Til eit forslag som kom opp i høyringa om å la plan- og bygningslova gjelde fullt ut for snøskuterløypene, skreiv departementet:

*Etter departementets vurdering vil en slik løsning være unødig tid- og ressurskrevende for kommunene og skape en utfordrende koordinering mellom to regelverk, all den tid hjemmelen ligger i motorferdselloven. Videre vil et slikt system skape utfordringer når det gjelder regler om blant annet grunneiersamtykke, klagerett og ekspropriasjon.
(...)*

Departementet legger til grunn at regulering kun etter plan- og bygningsloven blant annet vil kunne uthule grunneiers reservasjonsrett, ved at kommunen etter plan- og bygningsloven vil kunne vedta plan om snøscooterløype til tross for manglende samtykke fra grunneier og at kommunen vil kunne ekspropriere rett til snøscooterløype på grunnlag av reguleringsplan. I så måte vil forslaget kunne få konsekvenser som ikke er i tråd med intensjonene.

Slik eg oppfattar det, er målet med representantforslaget å gi kommunane auka mynde knytt til motorferdsel. Det er allereie i dag slik at det er kommunen som er myndigheit etter motorferdsellova. Ei kopling mot plan- og bygningslova vil berre gi auka mynde til kommunen dersom reglane om kva for motorferdsel som er tillaten etter motorferdsellova blir liberalisert. Ein kan sjå føre seg at motorferdsellova endrast og får reglar som gir kommunane litt eller mykje større fridom til å sjølve å sette grensene for motorferdsel gjennom plan. Det inneber at ein opnar for meir motorferdsel, fordi ramane i større grad blir opp til den einskilde kommune. Om ei slik liberalisering viser eg til vurderingane mine i brev til Energi- og miljøkomiteen om representantforslag 155 S (2020-2021).

Dersom målet med ei kopling mot plan- og bygningslova først og fremst er å unngå at kommunen sine vedtak om snøskuterløyper blir påklaga til Statsforvaltaren, så er det ikkje nødvendigvis slik at høvet til å klage faller bort sjølv om reglane i motorferdsellova blir knytt meir saman med plan- og bygningslova. Det kjem an på korleis motorferdsellova er uforma. Også dette tok departementet stilling til i lovproposisjonen om snøskuterløyper:

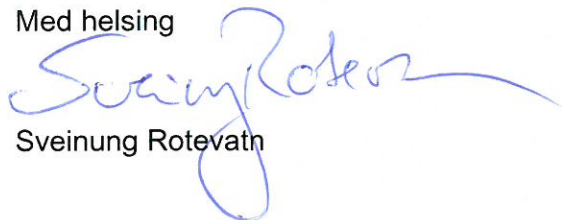
Kommunen skal iht. departementets forslag treffe et vedtak i form av en lokal forskrift som består av et kart der løypene skal vises samt bestemmelser om bruk av løypene. Hovedregelen etter forvaltningsloven er at det ikke er klagerett på forskrifter. Departementet foreslår imidlertid en særskilt klagerregel på kommunens vedtak der blant annet offentlige myndigheter og organisasjoner gis klagerett. Bestemmelsen om klagerett for offentlig myndighet avløser forslaget i høringen om innsigelser. Departementet mener at et innsigelsessystem etter plan- og bygningslovens system med hjemmel i motorferdselloven slik det var foreslått i høringen blir unødig komplisert for denne type saker og foreslår at dette utgår. Berørte statlige og regionale organer vil som utgangspunkt kunne klage der de samme forhold kunne gitt grunnlag for innsigelse, det vil si når det gjelder spørsmål som er av

nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde. Støy og andre negative virkninger for lokalt friluftsliv kan være grunnlag for klage.

For å gi de klageberettigete og klageinstansen mulighet til å vurdere om kommunen har foretatt de vurderinger som den plikter etter bestemmelsen, stiller forskriften krav til innholdet i kommunens vedtak. Med en slik klageordning sikres det etter departementets syn at viktige allmenne interesser ivaretas.

Eg forstår forslaget slik at representantane ønsker mindre byråkrati knytt til handtering av regelverket som regulerer motorferdsel, mellom anna gjennom å ha ei klarare kopling mellom handsaminga etter motorferdselslova og plan- og bygningslova. Som vist i svaret, har ei slik kopling vært vurdert, men den blei forkasta. Ein viktig grunn var at det ble vurdert å vere meir byråkratisk. Forslaget kan også tolkast som at representantane ønsker ei anna regulering av motorferdsel, til dømes ved at det ikkje lenger skal være naudsynt med løyve for ein del køyring som i dag er løyvepliktig. Til det vil eg seie at regelverket vi har i dag er eit resultat av ei avveging mellom ulike omsyn. Ei liberalisering av regelverket vil føre til meir motorferdsdel i utmark og gå ut over omsynet til naturmangfald og friluftsliv. Det vil eg åtvare mot."

Med helsing



Sveinung Rotevatn

