



Dokument nr. 8:56

(2004-2005)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad

Forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Vaksdal, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om at bruk av beltevogn til persontransport blir tillatt på samme måte som før ikrafttredelsen av den nye loven om yrkestransport av 21. juni 2002

Til Stortinget

BAKGRUNN

Bruken av beltevogn i Norge er av et meget begrenset omfang. Som følge av den nye loven om yrkestransport av 21. juni 2002 som trådte i kraft 1. januar 2003, er det ikke lenger anledning til å gi løyve til rutetransport med beltevogner. Denne kjøringen reguleres dermed fullt ut av motorferdselloven og tilhørende nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Motorferdselloven har som utgangspunkt at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er forbudt med mindre annet følger av loven selv eller vedtak med hjemmel i loven. Som en, trolig utilsiktet, konsekvens av lovendringen ble dermed bruken av beltevogner til persontransport forbudt da de ikke lenger var underlagt "ruteløyve", og ble derfor tolket som ren "fornøyelseskjøring".

Forslagsstillerne viser til at det i Innst. O. nr. 66 (2001-2002) Om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy står at "Etter departementet si vurdering er det naturleg og tilstrekkeleg at all transport med beltebil vert vurdert i høve til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, utan at det skal krevjast særskilt løyve etter yrkestrafikklova for rutetransport". Dette tolker forslagsstillerne som om at Regjeringen ønsket å forenkle reglene for bruk av beltevogn, og ikke at Stortinget i realiteten ønsket å forby den bru-

ken av beltevogn som hadde vært praksis inntil da. Denne tolkningen underbygges ytterligere av at Regjeringen i Ot.prp. nr. 74 (2001-2002) Om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy skriver at "Transport med beltebil har tidlegare hatt ein viss funksjon som ledd i kollektivtransporten. Etter som standarden på vegnettet og vintervedlikeholdet har vorte betre, har rutetransport med beltebil berre marginalt omfang". Så langt forslagsstillerne kan se så fremkommer det ikke i Regjeringens skriftlige materiale at formålet er å stramme inn på bruken av beltevogn i persontransport. Tvert imot oppfattes det som at man kun ville forenkle regelverket fordi bruken av beltevogn er marginal. Det er i alle fall ikke åpenbart at Stortinget faktisk ønsket å forby beltevognbruken da lovendringen ble behandlet.

Dette understøttes av uttalelser fra et bredt partipolitisk spekter i forbindelse med forbudet mot beltevognbruk på Høvringen. Politikere fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti har alle uttalt at man finner det urimelig slik lovverket nå praktiseres i forhold til beltevogner. I 2005 har stortingsrepresentantene Torstein Rudihagen fra Arbeiderpartiet og Øyvind Korsberg fra Fremskrittspartiet tatt dette opp i skriftlige spørsmål til statsråd Knut Arild Hareide (Dokument nr. 15 spørsmål nr. 482 og 532 (2004-2005)). Ordfører Dag-Erik Pryhn fra Arbeiderpartiet i Sel kommune og Oppland Kristelig Folkepartis fylkeslagsleder Steinar Løsnesløkken har jobbet mot Miljøverndepartementets politiske ledelse og embetsverk i favør beltevogner. Stortingsrepresentant Olemic Thommessen fra Høyre gikk i et nyhetsoppslag i Gudbrandsdølen Dagingen 13. januar 2005 ut og sa at han vil ta opp saken med politisk ledelse i Miljøverndepartementet med henblikk på en praktisk løsning. Sel Høyre har tatt opp saken med stortingsrepresentant Jan Tore Sanner, som ga skriftlig uttrykk for 1) at han hadde stor for-

ståelse for Høvringens ønske, 2) at Høyre ser positivt på virksomhet med tilknytning til nasjonalparker, samt 3) at han forstod frustrasjonen fra Høvringen. Stortingsrepresentant Jan Tore Sanner foreslo at man tok kontakt med stortingsrepresentant Leif Frode Onarheim i energi- og miljøkomiteen. Det ble gjort, og Leif Frode Onarheim ba ordfører Pryhn ta kontakt med saksbehandler i Miljøverndepartementet. Til tross for engasjement og støtteerklæringer fra partirepresentanter som representerer et betydelig flertall i Stortinget, så har man ikke oppnådd forståelse hos Miljøverndepartementet.

Det er også hevet over tvil at saken har støtte og engasjement lokalt. Sentrale myndigheters behandling av beltevogner på Høvringen påkaller vrede i Gudbrandsdalen. I lederen i Gudbrandsdølen Dagingen 14. januar 2005 gis det klart uttrykk for folke meningen og det konkluderes med at "vi forventer en tverrpolitisk allianse som kan sikre beltene et fortsatt virke".

Det er selvsagt ikke annet å forvente når belte vognforbudet virker totalt uforståelig. I rundt 60 år har man hatt skånsom kjøring med belte vogn i kortere perioder vinterstid. Dette er en integrert del av næringsvirksomheten i fjellbygden Høvringen, som marginalt greier å opprettholde mange distriktsarbeidsplasser og nødvendig infrastruktur. Turistnæringen i Høvringen har spesialisert seg på miljørettet turisme hvor natur og ro er viktige salgsargumenter. Høvringen er fri for skianlegg og støyende natteliv.

Bruk av belte vognene har vært et middel til å få med småbarn på skitur i fjellet, eller la eldre og "danskere" uten særlig skiferdigheter få nyte den storslåtte naturen. Bruk av beltebil på Høvringen dreier seg altså om nyttekjøring, som fastboende påtar seg i ervervsmessig forstand for å sikre hotellets virksomhet, og som det kan gis tillatelse til etter loven. Med manglende politisk vilje til å erkjenne dette, så frykter turistnæringen i området for fremtiden. De vet av erfaring hvor viktig belte vognene er for å kunne tilby turistene tilgang til den storslåtte naturopplevelsen de ønsker å oppleve.

Et oppslag i Aftenposten bekrefter at næringen i dette området ser på bruken av belte vogn som en vesentlig salgsfaktor. I Aftenposten siteres Leif Arne Gjerdingen som driver Høvringen Høgfjellshotell med at "Nesten alle som ringer for å booke seg inn, spør om det blir beltebilkjøring i vinter". Mange frykter at dersom turistnæringen i området blir stående uten tilbudet om bruk av belte vogn, så vil Høvringen bli mindre interessant som turiststed, og det kan bli kroken på døren for mange viktige arbeidsplasser. Næringen har dessverre allerede sett negative effekter i besøksantallet som en konsekvens av forbudet

mot den tradisjonsrike bruken av deres veteranbelte vogn.

Den turistrelaterte vintersesongen på Høvringen varer i ca. 2 måneder. I løpet av den tiden, samt en sommersesong, skal turistnæringen ha tilstrekkelig aktivitet til å klare å holde liv i næringen. Det er derfor viktig at denne saken, som har tverrpolitisk bred støtte, løses raskt og smidig, slik at næringen ikke blir skadelidende nok en sesong. I en bransje med knappe marginer og sterk konkurranse kan dette ha betydelige konsekvenser.

Miljøverndepartementet har i brev av 1. juli 2004 skrevet at man vil avvente videre arbeid med lovverket til forsøksprosjektet i åtte kommuner vedrørende motorferdselsregelverket er gjennomført. Forslagsstillerne mener at i og med at belte vognbruken er marginal, så er det ikke direkte relevant å sammenligne den med snøscooterbruk, slik prosjektet i åtte kommuner retter oppmerksomheten mot. Dette forslaget bør derfor behandles uavhengig av det pågående forsøksprosjektet.

Saken har altså vært forsøkt løst av politikere som representerer et klart flertall på Stortinget, men Miljøverndepartementet setter foten ned. I svar på skriftlig spørsmål fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg (jf. Dokument nr. 15 spørsmål nr. 532 (2004-2005)), skriver statsråd Knut Arild Hareide at "Etter min oppfatning vil en forskrift som skulle tillate belte biltransport av turister ut i turterreng, innebære en prinsipiell endring i forhold til dagens regelverk og dermed kunne få konsekvenser også ut over Høvringen". Tvert imot kan man konstatere at tolkningen av den endringen som loven om yrkestransport av 21. juni 2002 medførte, er en utilsiktet prinsipiell endring i forhold til bruken av belte vogn. Den marginale bruken av belte vogn i Norge innebærer også at det selv i en "worst case scenario" vil være få negative konsekvenser ved å tillate samme bruk av belte vogn i persontransport som det lovverket tillot før de nevnte endringene i 2002-2003.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen umiddelbart foreta nødvendige forskriftsendringer slik at bruk av belte vogn til persontransport blir tillatt på samme måte som før ikrafttredelsen av den nye loven om yrkestransport av 21. juni 2002.