



Dokument nr. 8:61

(2004-2005)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold, Ulf Erik Knudsen, Øyvind Vaksdal og Øyvind Korsberg

Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold, Ulf Erik Knudsen, Øyvind Vaksdal og Øyvind Korsberg om at tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmann til den enkelte kommune

Til Stortinget

BAKGRUNN

Fri ferdsel i utmark er en gammel lovfestet rett i Norge. En slik ferdselsrett gjelder imidlertid ikke for motorferdsel. Bestemmelser som avgrenser motorferdsel i utmark er blant annet inn tatt i friluftsløven av 1957, altså lenge før moderne terrengkjøretøyer dukket opp i utmarkssammenheng.

Lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag ga en større grad av kommunal bestemmelse over kjøring i utmark. Et stigende antall snøscootere økte presset på kommunene som regulerende myndighet, og overkommunale myndigheter mente kommunene gikk ut over lovverket ved å tillate utstrakt rekreasjonskjøring. Resultatet ble en innstramning ved at det ble innført en felles nasjonal forskrift av 1988 som avløste de kommunale forskriftene for motorkjøretøyer. Forskriften ble justert noe 3. desember 1990, da det ble understreket at mest mulig av nødvendig transport med snøscooter bør foretas av lokale ervervs kjørere.

Formålet med sistnevnte endring var at færre dispensasjoner til nyttekjøring skulle gis, og at slik kjøring skulle henvises til forhåndsgodkjente leiekjørere. Således skulle kjøring i utmark og behovet for å eie egen snøscooter begrenses.

BEGRUNNELSE

Behovet for lovregulering av motorferdsel i utmark og vassdrag er utvilsomt til stede. En stadig økende utbredelse av terrenggående motorkjøretøyer i privat eie fordrer et lovverk som avgrenser og begrenser bruken av disse i utmarksområder. Spesielt gjelder dette for bruk av snøscootere, som har hatt en særlig sterk økning i antall registrerte enheter de senere år.

Utbredelsen av snøscootere er særlig sterk i landets nordligste fylker, og det er naturlig at den klassiske konflikten mellom bruksinteresser og naturverninteresser også er sterkest i denne landsdelen. Den styrke og intensitet som eksisterer i denne konflikten, stiller store krav til "edruelighet" i saksbehandlingen hos det forvaltningsorgan som er tillagt avgjørelsesmyndighet i medhold av lov- og forskriftsverk på området. Det er imidlertid berettiget grunn til å spørre om en slik forvaltningsmessig "edruelighet" i dag er et spesielt fremtredende trekk ved fylkesmannens miljøavdelingers håndhevelse av regelverket.

Det er et faktum at store avstander, spredt bosetting og et næringsgrunnlag sterkt knyttet til primærnæringene, turisme, jakt og fiske, nødvendiggjør en helt annen holdning til snøscooterbruk i enkelte deler av landet.

Snøscooterturisme er blitt stadig mer utbredt i Sverige og Finland, og etter hvert blitt en betydelig inntektskilde for næringslivet, spesielt for næringslivet ute i distriktene. I Norge har vi på grunn av hindringer i lovverket dessverre ikke de samme mulighetene for å utvikle en slik form for vinterturisme. I enkelte kommuner er det innført en prøveordning med merkede scooterløyper. Dette har ført til økt turisme, og utviklingen av det lokale næringsliv har skutt fart. Etter de erfaringer forslagsstillerne sitter inne med har prosjektet ikke ført til miljømessige belastninger.

Norge, som et langstrakt land med store områder som ikke er befolket, har gode forutsetninger for å utvikle en slik form for turisme uten at det kommer i konflikt med annen turisme eller friluftsliv. For mange næringssvake områder i Distrikts-Norge vil en åpning for en slik form for vinterturisme kunne gi positive resultater for både næringsliv og befolkning, noe også prøveprosjektet har vist.

Det er ikke dermed sagt at man ikke skal ha regler som begrenser bruken av slike kjøretøyer, men at man i langt større grad enn i dag erkjenner at geografiske og lokale forhold umuliggjør en generell lov og forskrifter som favner alle berettigede behov som kan tenkes å oppstå.

Den tidligere loven, før innføring av nasjonal forskrift av 1988, ivaretok i langt større grad muligheten til å fange opp lokale variasjoner og behov. Primært fordi loven var tuftet på et nærhetsprinsipp, dvs. at myndighet var tillagt det forvaltningsorgan som presumptivt har størst kjennskap til lokale forhold, og som dermed også har best forutsetninger for å styre ferdsele innenfor egne grenser. Nasjonal forskrift av 1988 fratok kommunene mye myndighet, og overførte den til fylkesmannens miljøvernavdeling. Dermed fikk man en mer konsekvent og i mange tilfeller "firkantet" håndhevelse av lovverket, som foruten å fjerne muligheten for lokale variasjoner og tilpasninger, også syntes å være ensidig tuftet på naturverninteressenes premisser.

Dette har bidratt til å skjerpe konflikten mellom de ulike interesser betraktelig. Umyndiggjøringen av lokale myndigheter, kombinert med kompromissløs håndhevelse av regelverket fra fylkesmannens miljøavdeling, bidrar til å bryte ned respekten for loven. På sikt vil dette skape større problemer enn hva man får ved tilbakeføring av myndighet til den enkelte kommune. Dersom man gjennom lovverket legger seg på en linje som bryter sterkt med tyngdepunktet i folks rettsoppfatning, vil respekten og forståelsen for og nødvendigheten av lovverket, over tid brytes ned. Resultatet kan meget vel bli det motsatte av lovmaakers intensjon; - en ukontrollert og lovstridig bruk av motorkjøretøyer i utmark. Dette vil kunne skje uten

at lovmaker og kontrollmyndigheter har noen mulighet til å gjenvinne kontrollen over situasjonen.

Forslagsstillerne mener med dette ikke at man skal legge seg flat for brukerinteressene, men bare å påpeke at lovverket kun får den tilsiktede effekt dersom det oppleves som rimelig hos majoriteten av dem det angår. Størstedelen av snøscooterbrukerne er ansvarlige mennesker som ser nødvendigheten av restriksjoner på motorferdsel i utmark. Nettopp dette letter håndhevelsen av et regelverk som oppleves å være rimelig. Det mindretall som tøyser grensene urimelig, vil foruten trusselen om å bli oppdaget av oppsynsmyndighetene også oppleve et betydelig press og risiko for å bli anmeldt av ansvarlige snøscooterbrukere.

KONKLUSJON

Hensikten med dette forslaget er å tilbakeføre myndighet gitt i medhold av lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag, til den enkelte kommune, samt at adgangen til å bruke snøscooter i særskilte løyper i utmark og på islagte vassdrag gjøres generell. Dagens ordning med myndighet tillagt fylkesmannens miljøvernavdeling er ikke egnet til å tilgodese lokale forhold og krav til tilpasning og variasjoner, og undergraver dermed lovens betydning.

FORSLAG

Det fremmes derfor følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune.

18. mars 2005