

Høringsnotat

Forslag til endringer i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

▪

Innhold

1	Innledning.....	3
2	Utvidelse av prøveordningen for catskiing etter motorferdselloven § 4 a.....	3
2.1	Bakgrunn.....	3
2.2	Gjeldende rett.....	4
2.3	Departementets vurderinger og forslag	4
3	Adgang til å tillate båter med elmotor på mindre vann i motorferdselloven § 6	6
3.1	Bakgrunn.....	6
3.2	Gjeldende rett.....	6
3.3	Departementets vurderinger og forslag	7
4	Ending av regler for oppsyn i motorferdselloven §§ 12 a og b	11
4.1	Bakgrunn og gjeldende rett	11
4.2	Departementets vurderinger og forslag	11
5	Endringer i bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag	12
5.1	Bakgrunn og gjeldende rett	12
5.2	Departementets vurderinger og forslag	13
6	Etablere påbud om å registrere kommunale snøscooterløyper i nasjonal database.....	15
6.1	Bakgrunn.....	15
6.2	Departementets vurderinger og forslag	15
7	Oppmåling av avstandskravet etter forskriften § 5 første ledd bokstav c.....	16
7.1	Bakgrunn og gjeldende rett	16
7.2	Departementets vurderinger og forslag	16
8	Endring av kommunens adgang til å regulere bruk av elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd 17	
8.1	Bakgrunn og gjeldende rett	17
8.2	Departementets vurderinger og forslag	17
9	Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene	18
10	Samlet fremstilling av endringsforslagene	19
10.1	Endringer i motorferdselloven	19
10.2	Endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag	19

1 Innledning

Med dette høringsnotatet ønsker Klima- og miljødepartementet å få innspill til forslag til endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (heretter motorferdselloven) og forskrift av 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag (heretter forskriften).

Departementet foreslår følgende:

- Bestemmelsen om prøveordningen med catskiing i motorferdselloven § 4 a endres for å kunne tillate bruk av alle beltegående motorkjøretøy og ikke bare tyngre beltekjøretøy som bestemmelsen åpner for i dag.
- Forbudet mot motorfartøy på vann under 2 kvadratkilometer i motorferdselloven § 6 endres slik at kommunen etter søknad kan gi tillatelse til ferdsel med båter med elmotor.
- Oppsynsmyndighetens adgang til kontroll og illeggelse av overtredelsesgebyr i motorferdselloven §§ 12 a og b utvides til å gjelde førere av alle typer motorfartøy og – kjøretøy, og ikke bare førere av snøscooter slik bestemmelsen omfatter i dag.
- Myndigheten til å gi dispensasjoner etter forskriften § 6 flyttes fra kommunestyret til kommunen, for å åpne for at myndigheten kan delegeres videre internt i kommunen.
- Det nedfelles en forpliktelse for kommunene til å rapportere inn sine kommunale snøscooterløyper til en nasjonal database.
- Adgangen til å gi tillatelse til snøscootertransport mellom hytte og vei i forskriften § 5 første ledd bokstav c presiseres.
- En mindre endring i bestemmelsen om adgang til å bruke elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd.

De enkelte forslagene er redegjort for i punktene 2 til 8 under.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene er omtalt under punkt 9, og forslag til nye og endrede lov- og forskriftstekster er samlet under punkt 10.

2 Utvidelse av prøveordningen for catskiing etter motorferdselloven § 4 a

2.1 Bakgrunn

Gjennom en endring av motorferdselloven § 4 a tredje ledd, ble det i 2017 åpnet for et prøveprosjekt hvor departementet kan gi inntil seks kommuner "myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing)". Forsøksordningen med catskiing er nå i gang. Av de sju kommunene som søkte om å være forsøkskommune for catskiing ble Jølster, Eid, Stryn, Surnadal, Vang og Oppdal i mai 2018 valgt ut av Miljødirektoratet til å delta i forsøket.

Klima- og miljødepartementet har fått innspill om at prøveordningen er for snever ettersom den bare omfatter tyngre beltekjøretøy og avgrenser mot bruk av snøscooter og ATV (firehjuls motorsykkel) med belter.

En utvidelse av prøveordningen med catskiing, slik at også snøscooter og ATV med belter kan benyttes, vil nødvendiggjøre en endring av motorferdselloven § 4 a tredje ledd og forskriften § 4b første ledd.

2.2 Gjeldende rett

Ordlyden i motorferdselloven § 4 a tredje ledd tillater at "beltekjøretøy" brukes til catskiing, og gir ingen videre presisering angående hvilken type beltekjøretøy som kan brukes. Derimot er forarbeidene til bestemmelsen tydelige på at den kun skal tillate catskiing med tyngre beltekjøretøy som "tråkkemaskiner, beltevogner e.l." (Prop. 83 L (2016-2017) s. 14). Som proposisjonen videre presiserer, vil "[s]nøscooter eller ATV med belter [...] ikke falle inn under definisjonen". Selv om lovteksten tilsynelatende tillater alle beltekjøretøy i forbindelse med catskiing, har lovgivers hensikt vært å utelukke bruk av lettere motorkjøretøy til dette formålet.

I forskriften § 4b første ledd er ordlyden tydeligere enn i loven, ettersom det her presiseres at persontransport for catskiing kun kan utføres av "tyngre beltekjøretøy". Forskriftsbestemmelsen er en delegering av myndigheten til velge ut forsøkskommuner etter motorferdselloven § 4 a tredje ledd fra departementet til Miljødirektoratet. Dermed er i utgangspunktet den samme myndighet og det samme dispensasjonsgrunnlaget som følger av loven, ment overført til Miljødirektoratet gjennom forskriften. De samme hensyn som forarbeidene gir uttrykk for, gjør seg da også gjeldende for forskriftsbestemmelsen.

Det er dermed ikke hjemmel i dagens motorferdselregelverk for å anvende ATV med belter eller snøscooter i forbindelse med catskiing.

2.3 Departementets vurderinger og forslag

Forsøket med catskiing er begrenset til maksimalt seks år, jf. motorferdselloven § 4 a tredje ledd. Som det presiseres i Prop. 83 L (2016-2017) s. 13, skal forsøket evalueres innen fire år. Forsøkskommunene ble valgt ut i mai 2018, og evalueringen skal da starte i 2022. Evalueringen av forsøket skal ferdigstilles slik at en eventuelt permanent lovendring kan tre i kraft før forsøksordningen utløper. Dersom prøveordningen utvides slik at også snøscooter og ATV med belter kan benyttes, vil forsøksordningen kunne evalueres både på grunnlag av ferdsel med beltevogn, og med ferdsel med lettere beltekjøretøy. Dette kan gi et bedre grunnlag for å avgjøre hvorvidt og eventuelt i hvilken utstrekning catskiing skal tillates etter forsøksperiodens slutt.

Forsøksordningen i seg selv er ikke vurdert etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 og Grunnloven § 112, jf. Prop. 83 L (2016-2017) s. 13, og dette gjelder også endringsforslaget. Selv om naturmangfoldloven kap. II ikke kommer direkte til anvendelse ved utarbeidelse av lovproposisjoner, vil det, som departementet skriver i proposisjonen, være en forutsetning at erfaringene fra forsøksordningen vurderes i lys av disse prinsippene før en eventuell *varig* lovendring vedtas. Imidlertid må de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven vurderes av kommunene når de vedtar sine forskrifter for catskiing. Det vil være opp til den enkelte kommune om den vil utvide ordningen til å også å inkludere motorferdsel med snøscooter og ATV med belter. En slik utvidelse vil nødvendiggjøre endringer i de lokale forskriftene, med tilhørende nye vurderinger etter naturmangfoldloven.

Innlemmelsen av snøscooter og ATV med belter i catskiing-ordningen kan gi alpintensentrene mer fleksibilitet, ettersom flere kjøretøy kan brukes. Imidlertid er det også et betydelig antall privatpersoner som eier snøscootere og ATV med belter. Endringen vil derfor kunne medføre økt ferdsel i løypene. Økt omfang av kjøring i privat regi vil imidlertid kunne begrenses dersom kommunene i sine forskrifter fastsetter at løypene kun kan benyttes i næringsvirksomhet. En slik begrensning vil også kunne fastsettes av grunneier. Lovendringen vil imidlertid uansett kunne medføre at det er flere næringsaktører som vil kunne benytte løypene, siden det er flere aktører som har tilgang til snøscooter eller ATV som kan påmonteres belter, enn det er aktører som har tilgang til tyngre beltekjøretøy. Endringen vil derfor trolig kunne resultere i økt motorferdsel. Avgrensning av bruk av løypenettet til kun en bestemt næringsaktør eller et fåtall næringsaktører, vil kunne være problematisk ut fra konkurranserettslige regler, og kan ev. også være i strid med EØS-avtalens forpliktelser. Dette må den enkelte kommune eller grunneier selv bære ansvar for å vurdere. Departementet legger til grunn at økt ferdsel også kan medføre en økt risiko for ulykker, og at kommunene må ta høyde for dette i sine forskrifter.

Departementet foreslår å endre motorferdselloven § 4 a tredje ledd, første punktum til å lyde:

"Departementet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år."

Med "beltegående motorkjøretøy" på vinterføre siktes til kjøretøy som er egnet til å ferdes på snø, slik som beltebil eller beltemotorsyssel jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 1 og 2. ATV defineres både som moped, motorsyssel og traktor etter kjøretøyforskriften § 2-3 nr. 2 a og c, og § 2-4 (1). Når påsatt belter, vil slike kjøretøy regnes som beltemotorsyssel jf. kjøretøyforskriften § 2-5 (2), eller beltetraktor jf. § 2-4 (1) femte ledd. ATV med belter vil dermed regnes som "beltegående motorkjøretøy" etter departementets endringsforslag.

Departementet foreslår videre å endre forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4b første ledd første punktum til å lyde:

"Direktoratet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år".

Forslaget vil innebære at både ATV med belter og snøscootere vil kunne brukes i forbindelse med catskiing.

Alternativt forslag

Et alternativ til forslaget over er å begrense utvidelsen til å gjelde *kun* ATV med belter og *ikke* snøscooter. Dette vil bety at snøscooter ikke kan brukes til catskiing, og at bruk av snøscooter til fornøynelsesformål kun kan skje i løyper som er opprettet etter motorferdselloven § 4 a og forskrift for motorferdsel § 4a. En slik avgrensning vil da måtte gjenspeiles i ordlyden i motorferdselloven § 4 a tredje ledd og forskriften § 4b første ledd, gjennom at bestemmelsene åpner for motorferdsel med

beltegående motorkjøretøy på vinterføre, unntatt snøscooter. Med snøscooter menes da kjøretøy som er definert i kjøretøyforskriften § 2-5 eller som er registrert som kjøretøy klasse S.

En slik avgrensning kan bidra til en viss begrensning i den økning av motorferdselen i utmark som forslaget over medfører, ved at den utelukker ferdsel med en type motorkjøretøy som er forholdsvis vanlig. Likevel mener departementet at en slik avgrensning ikke vil være hensiktsmessig, ettersom den vil komplisere regelverket samtidig som den faktiske begrensningen den kan medføre ikke vurderes å være vesentlig.

Departementet ønsker tilbakemelding fra høringsinstansene på den foreslåtte endringen og det alternative forslaget.

3 Adgang til å tillate båter med elmotor på mindre vann i motorferdselloven § 6

3.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for dette endringsforslaget er et anmodningsvedtak fra Stortinget (vedtak nr. 815, 2017-2018), hvor det heter:

"Stortinget ber regjeringen foreta oppmykninger i forskriftene til lov om motorferdsel i utmark som gjør det mulig for kommunene å gi dispensasjoner for bruk av elmotor med begrenset effekt på vann under 2 kvadratkilometer.

Dispensasjon bør bare 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."

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. På bakgrunn av anmodningsvedtaket fikk Miljødirektoratet i oppdrag å utarbeide et høringsnotat til denne endringsforslaget. Den følgende redegjørelsen og drøftelsen under punkt 3 er i stor grad basert på direktoratets vurderinger.

3.2 Gjeldende rett

Motorferdselloven legger ned et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag i § 3. Loven er teknologinøytral, slik at alle former for motorisert ferdsel omfattes – også elektrisk motor, jf. Ot. prp. nr. 45 (1976-1977) s. 33.

Et unntak fra det generelle motorferdselforbudet er gitt i motorferdselloven § 4 tredje ledd, som tillater ferdsel med motorfartøy på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som del i et farbart vassdrag. Kommunen er imidlertid gitt myndighet til å forby motorferdsel helt eller delvis, også på disse vassdragene. I tillegg kan grunneier forby motorisert ferdsel i vassdraget, selv om denne ferdselen er i tråd med motorferdselloven, jf. vannressursloven § 16 annet ledd annet punktum jf. første ledd bokstav d.

Samtidig har også kommunen etter dagens regelverk en viss adgang til å fravike forbudet mot motorferdsel på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. For det første gjennom adgang til å gi en generell forskrift, for det andre gjennom enkelttillatelser etter søknad. Motorferdselloven § 5 første ledd, bokstav b åpner for at kommunestyret kan gi forskrift om adgang til "*bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften*". I rundskriv T-1/96 forutsettes det på s. 38 at "*adgangen til å gjøre unntak fra ferdelsesforbudet på vann mindre enn 2 kvadratkilometer bare benyttes i særlige tilfeller, jf. uttrykket "særlige grunner". Det kan være aktuelt for eksempel for nødvendig transport til hoteller, turistdestinasjoner og hytter som ligger slik til at de er avhengige av båt for å komme frem til de ordinære kommunikasjonsmidler*". Fritidsfiske kan ikke betraktes som "særlig grunn" i denne sammenheng.

Etter motorferdselloven § 6 har kommunen en generell adgang til å gi enkelttillatelser til bruk av motorfartøy eller luftfartøy som ellers ikke kan finne sted etter loven eller med hjemmel i loven. Forutsetningen er også her at det foreligger "særlige grunner". Denne generelle dispensasjonsbestemmelsen vil også kunne anvendes for bruk av elektriske båtmotorer, i tilfeller hvor dette ellers ville vært forbudt etter loven. Det fremgår av rundskriv T-1996-1 at det ved vurdering av "særlige grunner" i forbindelse med dispensasjoner må legges vekt på "om motorferdselen er nødvendig og har et nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring eller fornøyleskjøring" (s.42). Vilkåret om "særlige grunner" i motorferdselloven § 6 omfatter ikke båtferdsel til rekreasjons- eller friluftsmål.

Stortingets anmodningsvedtak om oppmykning av forskriftene til loven nødvendiggjør dermed en endring av motorferdselloven dersom kommunene skal gis adgang til å åpne for elektrisk motorferdsel på vann under 2 kvadratkilometer utover tilfeller hvor det foreligger "særlige grunner", eksempelvis til fritidsfiske eller andre rekreasjonsformål. Departementet legger til grunn at den oppmykningen Stortinget har bedt om, er en endring i regelverket som skal gjøre det mulig å gi tillatelse til bruk av båt med elmotor til rekreasjonsformål på mindre vann.

3.3 Departementets vurderinger og forslag

En åpning for båter med elmotor på vann under 2 kvadratkilometer, ut fra en begrunnelse om at de hverken støyer eller forurenses, er et avvik fra motorferdsellovens teknologinøytrale utgangspunkt. Dette kan på sikt føre til et økende press for å åpne for andre elektriske innretninger som hverken støyer eller forurenses, men som allikevel kan ha negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv. Endringen kan derfor bidra til at det på sikt blir vanskeligere å skille hva som er motorferdsel eller ikke.

Føringer i Stortingets vedtak

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.

Føringene er viktige for å redusere eventuelle ulemper for naturmangfold, og har vært styrende for utkastet til lovendring som foreslås her. I tillegg har departementet lagt vekt på konsekvensene for friluftsliv.

Tillatelse etter søknad

På bakgrunn av anmodningsvedtaket foreslår departementet at kommunen etter søknad skal kunne gi tillatelse til bruk av elmotor med begrenset effekt på vann mindre enn 2 kvadratkilometer. Alternativet til denne løsningen ville ha vært å gi kommunene en adgang til å gi en lokal forskrift som åpner for slik ferdsel på bestemte vann uten søknad. En ordning med åpning i forskrift vil være enklere å administrere for kommunen, siden man slipper enkelt søknadsbehandling. 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.

På bakgrunn av Stortingets anmodningsvedtak om at kommunen skal kunne gi "*dispensasjoner*", og komiteflertallets uttalelser i Innst. 325 S (2017-2018) om at "*det ikke kan gis dispensasjoner generelt og på mindre vann*" legges det til grunn at en forskriftsløsning ikke er ønsket. Dette er derfor ikke foreslått eller beskrevet nærmere her. Departementet legger til grunn at kommunene gjennom en søknadsordning som foreslått i høringsutkastet her, vil kunne gi flerårige tillatelser, f.eks. for fem år av gangen, slik at merarbeidet for kommunen og publikum knyttet til søknader begrenses.

I samsvar med anmodningsvedtaket foreslår ikke departementet krav om at det må foreligge "særlige grunner" for at tillatelse skal gis, eller til at kjøringen skal være knyttet til bestemte formål. Om det skal fastsettes slike begrensninger vil være opp til den enkelte kommune. Lovforslaget innebærer at kommunen vil kunne gi tillatelse til bruk av elektrisk båtmotor i forbindelse med for eksempel fritidsfiske, persontransport, transport av bagasje og utstyr og for ren rekreasjon. Dette vil det være opp til kommunene selv å vurdere. Det er videre foreslått at bestemmelsen skal være en *kan*-bestemmelse, slik at det vil være opp til kommunens skjønn å vurdere om tillatelser skal gis. Det vil altså ikke være slik at kommunen plikter å gi tillatelser til å bruke elektrisk båtmotor, selv om lovens vilkår for å tillate slik ferdsel er oppfylt.

Effektbegrensning på båtmotor

Stortingets anmodningsvedtak presiserer at kommunen kun kan tillate bruk av elmotorer med begrenset effekt. I sin vurdering av dette punktet har Miljødirektoratet tatt utgangspunkt i at en slik begrensning bør tilsi at elmotorer gir samme fart som rofart. Rask rofart anses å ligge på 3 – 3,5 knop, hvis farten skal kunne opprettholdes over en viss distanse. Miljødirektoratet har derfor foreslått en effektbegrensning på inntil 800 watt inngangseffekt. Dette forslaget er basert på råd fra fagpersoner og på tall hentet fra ulike publiserte enkle tester av elektriske båtmotorer. Oppnåelig hastighet som følge av denne effektbegrensningen vil likevel avhenge av en rekke faktorer, særlig båtens skrogform, vekt og størrelse, samt propellutforming mv. Det er derfor ikke mulig å forutsi presist hvilken hastighet en gitt effektbegrensning vil kunne gi i hvert enkelt tilfelle. En smal og lett båt med kun én person om bord vil eksempelvis trolig oppnå en hastighet noe høyere enn alminnelig rofart med den angitte begrensningen.

Direktoratets vurdering er likevel at en effektbegrensning på 800 watt vil dekke behovet for de som ønsker å bruke elektrisk båtmotor til rekreasjonsformål, samtidig som at ulempene for naturmiljøet og friluftslivet ikke vil bli vesentlige.

Departementet har vurdert om det i tillegg til effektbegrensning også burde vært oppstilt en hastighetsbegrensning i regelverket, slik det eksempelvis er gjort i regelverket knyttet til bruk av båt for personer under 16 år. Det kan imidlertid være utfordrende å måle hastighet på vann. Samtidig er ulempene ved at enkelte båter under visse forhold vil kunne gå et fåtall knop over ro-fart, begrensede. Departementet har derfor kommet til at det ikke er nødvendig å også innnta en hastighetsbegrensning. Vi ber likevel spesielt om høringsinstansenes syn på dette. Ut fra den usikkerhet som er knyttet til sammenheng mellom hastighet og effektbegrensning vil vi oppfordre høringsinstansene til å gi innspill på hvilken effektbegrensning regelverket bør fastsette, samt begrunnelse for anbefalt grense.

Det vil være utfordrende å føre kontroll med om en elmotor er innenfor tillatt effektgrense . Departementet legger til grunn at oppsyn og kontroll med båter med elmotor på mindre vann vil nødvendiggjøre måleutstyr og rutiner som naturoppsynet ikke innehar i dag.

Hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler

Det følger av anmodningsvedtaket at hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler skal vurderes av kommunen før det gis tillatelser. I komitéinnstillingen presiserer flertallet at regelverket må sikre at hensynet til natur, og særlig hekkeområder, ivaretas. Det påpekes at dette kan ivaretas ved at kommunen pålegges å kartlegge slike hensyn og ikke gi tillatelser i slike områder. Lovforslaget er utformet i samsvar med dette.

Plikten til å kartlegge fugleområder vil supplere de generelle miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven kapittel 2, som gjelder alle tillatelser som gis av offentlige myndigheter og som berører naturmangfold.

Forslaget vurderes å ha to ulike typer konsekvenser for naturmangfold. For det første vil det være konsekvenser knyttet til at ikke-motorisert ferdsel vil bli erstattet med motorisert ferdsel. For det andre vil endringen trolig medføre at ferdselen samlet sett vil øke. Dette gjennom økt ferdsel i områder hvor det allerede er ferdsel, men også ved at det kan bli ferdsel i områder hvor det tidligere ikke har vært ferdsel fordi tilgjengeligheten blir bedre ved bruk av motor.

Når det gjelder førstnevnte type konsekvenser har departementet ingen holdepunkter som tilsier at en båt med elmotor med begrenset effekt og hastighet tilnærmet rofart, vil forstyrre fugle- og dyreliv mer enn en vanlig robåt.

Den andre typen konsekvenser, økt ferdsel, kan imidlertid ha negative konsekvenser. Små vann er ofte grunnere enn store vann, og grunne vann er ofte mer næringsrike vann som kan ha stor verdi for vannfugl. Forslaget kan føre til mer aktivitet i områder der det i utgangspunktet er ønskelig med minst mulig aktivitet, som for eksempel i næringsrike vann med mye vegetasjon, og med stor sannsynlighet for et rikt fugleliv. Artsgrupper som kan være særlig sårbare for økt ferdsel er vadefuglarter (som gluttsnipe, grønnstilk og bekkasin), samt flere andefuglarter (både gressender, fiskeender og dykkerender slik som svartand og sjøorre), dykkere (for eksempel horndykker, dvergdykker og toppdykker), samt lomarter.

Små vann med stor verdi for vannfugl kan være utsatt i sårbare hekkeperioder. Forstyrrelser som følge av økt ferdsel vil kunne medføre økt predasjon hvis rugende fugl skremmes av reiret. Forstyrrelser i form av nærgående trafikk/ferdsel vil kunne øke stressnivået til rugende fugl. Selv om dette isolert sett

ikke trenger å utgjøre noen trussel, vil slik påvirkning i sum kunne medføre svekkelse i kondisjon og evne til å gjennomføre en suksessfull rugeperiode. Når eggene klekkes vil det også være en sårbar fase da ungene fortsatt vil være avhengige av foreldrene – selv etter at de har forlatt reiret.

For å minimere eventuelle negative ulemper legger forslaget til grunn at kommunene skal legge vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler. Kommunen må vurdere det konkrete vannets beskaffenhet i forhold til dagens bruk, hvilke arter som bruker området, dagens trusselbilde for artene og tilgangen på andre vann. En søknad må vurderes opp mot behovet for motorferdsel på vannet, blant annet ut fra vannets størrelse. Søknader må også vurderes opp mot naturmangfoldloven §§ 8-12, hvor blant annet prinsippene om økosystembasert forvaltning og samlet belastning skal legges til grunn. Flere av artene som hekker i ferskvann, enten i lavlandet eller i høyereliggende områder, er allerede under press fra andre påvirkningsfaktorer og er oppført på både nasjonal og internasjonale rødlistene. Kommunen må vurdere om det i en eventuell tillatelse bør settes vilkår som for eksempel gir forbud i sårbare perioder som for eksempel i hekkeperioden.

Konsekvenser for friluftsliv

I en vurdering av en eventuell søknad om ferdsel med båt med elmotor på en innsjø mindre enn 2 kvadratkilometer, må kommunen også vurdere konsekvensene av en slik tillatelse opp mot de øvrige hensyn som regelverket må ivareta, som for eksempel friluftslivshensyn. Forslaget kan gjøre det enklere å komme seg på fisketur eller båttur på mindre vann for folk som av ulike årsaker ikke er i stand til å ro selv. Forslaget kan også føre til økt fritidsfiske fra båt.

Elmotorer er i utgangspunktet svært støysvake sammenlignet med bensinmotorer. Det vil likevel være et visst lydnivå også fra en elmotor. Støy fra bruk av elektriske motorer vil genereres av to hovedelementer. Det ene er lyd fra selve motoren, og det andre er den lyd båten avgir når den beveger seg gjennom vannet.

Med en effektbegrensning på 800 watt antar departementet at bruk av elmotor på båt vil avgi et svært lavt lydnivå, som igjen i liten grad vil oppfattes som forstyrrende. Med en forutsetning om begrenset effekt, som igjen setter begrensning på hastighet, kan departementet ikke se at virkningene for friluftsliv vil skille seg stort fra virkningene ved bruk av vanlig robåt. Uten en effektbegrensning vil bruk av elmotorer kunne påvirke omgivelsene negativt for andre brukere, som for eksempel kajakpadlere og badende. Dette særlig fordi hastigheten kan bli høy.

Klima- og miljødepartementet foreslår at endringen inntas som nytt annet ledd i motorferdselloven § 6, som skal lyde:

"Kommunen kan gi tillatelse til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal gis tillatelse skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis tillatelser til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv".

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd, og gis følgende endrede ordlyd:

"Tillatelse etter første *eller annet ledd* kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen."

Nåværende tredje ledd i bestemmelsen blir nytt fjerde ledd.

4 Ending av regler for oppsyn i motorferdselloven §§ 12 a og b

4.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Bestemmelsene i motorferdselloven §§ 12 a og b ble tilføyd ved lovendring i 2015 og gir Statens naturoppsyn myndighet til å føre kontroll med at bestemmelsene i loven overholdes og til å utstede eventuelle overtredelsesgebyr. Bestemmelsenes ordlyd er i dag følgende:

§ 12 a

"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 snøscooter viser fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen".

§ 12 b første ledd

"Statens naturoppsyn kan ilegge fører av snøscooter overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter denne lov".

De øvrige ledd i § 12 b foreslås ikke endret og behandles ikke videre i dette notatet.

Bestemmelsen i § 12 a om plikt for snøscooterførere til å legge frem nødvendige dokumenter er en supplering av bestemmelsen i naturoppsynsloven § 3. Bestemmelsen i § 12 a medfører at førere av snøscootere plikter å fremlegge f.eks. førerkort og vognkort i tillegg til nødvendige tillatelser og dispensasjoner etter motorferdselregelverket. Bestemmelsene i §§ 12 a og adgangen i 12 b første ledd til å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på motorferdselregelverket, er imidlertid begrenset til å gjelde førere av snøscooter. Bestemmelsene omfatter altså ikke førere av andre kjøretøy eller fartøy.

4.2 Departementets vurderinger og forslag

Departementet viser til at bestemmelsene om fremleggelse av dokumenter og overtredelsesgebyr for førere av snøscootere ble inntatt i loven i forbindelse med at kommunene i 2015 fikk adgang til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. At bestemmelsene om fremleggelse av dokumenter og overtredelsesgebyr 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). At bestemmelsen ikke ble gjort generell også med tanke på type kjøretøy, var i liten grad resultat av noen bevisst vurdering, og må mest av alt anses som en inkurie. Det samme må gjelde for adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr.

Grunnlaget for Statens naturoppsyns kontrollaktivitet er å forebygge negative konsekvenser som motorferdsel kan medføre for naturmiljøet og å avdekke ulovlig kjøring. En utvidelse av Statens naturoppsyns myndighet etter § 12 a og 12 b til å gjelde førere av alle motorkjøretøy og -fartøy, vil styrke naturoppsynets mulighet til å føre kontroll med motorferdsel i utmark.

Departementet mener det ikke er saklig grunn til at adgangen til å kreve fremlagt dokumenter etter motorferdselloven § 12 a eller ilegge overtredelsesgebyr etter § 12 b skal være begrenset til førere av snøscooter, og foreslår derfor at bestemmelsene utvides til å gjelde førere av alle motorkjøretøy og -fartøy.

Departementet foreslår følgende endring.

Ny § 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".

Ny § 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".

5 Endringer i bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

5.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Motorferdselloven § 3 gir et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag. Det er i loven og i den tilhørende forskriften gitt en rekke unntak fra dette forbudet. Lovverket gir for det første unntak for flere konkret opplistede formål og tilfeller. I tillegg har både loven og forskriften § 6 en dispensasjonsbestemmelse som åpner for at kommunen kan gi dispensasjoner også i tilfeller som ikke dekkes av unntaksbestemmelsene. Dispensasjonsbestemmelsene er ment å være sikkerhetsventiler som skal praktiseres strengt. Lovens dispensasjonsbestemmelse gjelder motorfartøy eller luftfartøy, mens forskriftens bestemmelse gjelder motorkjøretøy. Det er flere vilkår for at slike dispensasjoner skal kunne gis, blant annet at det foreligger "særlige grunner" (motorferdselloven § 6) eller et "særlig behov" (forskriften § 6).

I lovens § 6 er myndigheten til å gi slike dispensasjoner lagt til "kommunen". I forskriften § 6 er myndigheten lagt til "kommunestyret eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer".

I motorferdselloven fra 1977 var myndigheten i loven stort sett lagt til kommunen, ikke til kommunestyret. Da loven ble endret i 1988, og det ble vedtatt å fastsette en nasjonal forskrift om bruk av motorkjøretøyer, ble dette strammet inn, og det fremgår av forarbeidene at departementet opprinnelig foreslo at dispensasjonsvedtak for motorferdsel i utmark skulle vedtas av fylkesmannen

(Ot.prp. nr. 60 (1986-1987) s. 10). Dette forslaget møtte protester fra flere høringsorganer, som blant annet pekte på viktigheten av kommunalt selvstyre og at det å flytte myndigheten til fylkesmannen kunne føre til en lengre saksbehandlingstid. I proposisjonen ble det derfor likevel foreslått å legge dispensasjonsmyndigheten etter forskriften § 6 til kommunen, ved kommunestyret eller annet folkevalgt organ,.

Fra prosjektgruppen for prosjektet "Forenkling av utmarksforvaltningen i Lom kommune og Jotunheimen nasjonalpark", som er et samarbeid mellom Lom kommune, Norsk fjellsenter, Lom fjellstyre og nasjonalparkforvalter for Jotunheimen, har Klima- og miljødepartementet mottatt et innspill om å legge myndigheten etter § 6 til "kommunen" også i forskriften. Søknader etter forskriften § 6 vil dermed kunne avgjøres av kommuneadministrasjonen og trenger ikke å behandles av kommunestyret.

Myndigheten til å gi bestemmelser om kjøring etter forskriften § 3 annet ledd og tillatelser til ferdsel med snøscooter etter forskriften § 5 første ledd er også lagt til "kommunestyret". Se nærmere omtale om eventuell endring også av disse bestemmelsene i pkt. 5.2, samt omtale av behov for delegeringsadgangen som følger av forskriften § 2 tredje ledd.

5.2 Departementets vurderinger og forslag

Klima- og miljødepartementet foreslår å endre ordlyden i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 i tråd med forslaget fra prosjektgruppen nevnt i pkt. 5.1, slik at myndigheten til å behandle dispensasjonssøknader flyttes fra kommunestyret til kommunen. Myndigheten vil dermed 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.

I sin begrunnelse for innspillet har prosjektgruppen påpekt at dagens ordning i mange saker medfører en unødvendig omstendelig og tidkrevende behandling, med behandlingstid som avhenger av politisk møtekalender, krav om detaljert saksutredning som må utarbeides i forkant av frist for møteinnkalling og gjennomføring av møte, utskrift av møteprotokoll, og til slutt svar til søker.

At myndigheten tilligger kommunestyret er etter departementets syn spesielt viktig der hvor myndigheten innebærer kompetanse til å gi forskrifter. Der det gjelder enkeltdispensasjoner er det etter departementets syn mer kurant at kommuneadministrasjonen treffer vedtak.

Departementet vil påpeke at dispensasjoner etter forskriftens § 6 krever skriftlig saksfremlegg, og at de aller fleste søknadene derfor behandles i kommuneadministrasjonen før det treffes en avgjørelse i kommunestyret. Etter departementets syn vil en endring neppe føre til at flere vedtak innvilges og at omfanget av motorisert ferdsel i utmark øker dersom vedtakene treffes administrativt. Den foreslåtte endringen vil kunne gi kommunen større fleksibilitet, og det vil være opp til den enkelte kommune om sakene kun skal behandles administrativt eller også politisk, innenfor kommunelovens delegeringsbestemmelser. En adgang til administrativ innvilgelse av søknader etter forskriften § 6 vil også kunne korte ned saksbehandlingstiden.

Departementet mener den foreslåtte endringen vil kunne bidra til forenkling, samtidig som negative konsekvenser antas å være små.

Ved åpning for delegering til kommuneadministrasjonen blir kommunens mulighet til intern delegering likestilt med det som gjelder for tillatelsesbestemmelsene i forskrift for ferdsel med motorkjøretøy §§ 5 a og 5 b. Den foreslåtte nye bestemmelsen i forskriften § 6 vil da også være lik den tilsvarende unntaksbestemmelsen i motorferdselloven § 6, hvor *kommunen* kan gi tillatelse til bruk av motor- eller luftfartøy når "særlige grunner" foreligger.

Departementet foreslår følgende endring i forskriften:

§ 6 første punktum skal lyde:

"I unntakstilfelle kan *kommunen* etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 - § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte."

Departementet ber om høringsinstansenes syn på om også forskriften §§ 3 og 5 bør endres tilsvarende:

Forskriften § 3 gir direkte hjemmel til motorferdsel på vinterføre til de formål bestemmelsen lister opp i første ledd. I annet ledd heter det at "[k]ommunestyret kan gi bestemmelser om kjøring som nevnt i [første ledd]". Etter departementets syn kan det vurderes om bestemmelser vedrørende kjøring etter første ledd også kan gis av "kommunen" og ber om innspill på hvorvidt det er behov for å beholde denne myndigheten hos kommunestyret.

Etter forskriften § 5 kan "kommunestyret" gi tillatelse til bruk av snøscooter til de formål som listes opp i første ledd. Etter annet ledd åpnes det for at myndigheten etter denne bestemmelsen kan delegeres "til et folkevalgt organ eller kommunal tjenestemann". En endring av denne bestemmelsen slik at myndigheten legges til "kommunen" vil derfor ha mindre praktisk betydning, ettersom den allerede åpner for delegering. Departementet mener likevel at en endring kan vurderes ut fra et forenklingssynspunkt, og viser ellers til begrunnelsen knyttet til endring av § 6. Dersom en slik endring er ønskelig, vil § 5 annet ledd kunne oppheves, ettersom den da vil bli overflødig.

Departementet vil bemerke at kommuneloven (lov 22. juni 2018 nr. 83 om kommuner og fylkeskommuner, som trer gradvis i kraft høsten 2019) setter visse skranker for hvilke saker som kan delegeres til kommuneadministrasjonen. Det følger av kommuneloven §§ 5-3 tredje ledd og blant annet § 5-7 andre ledd tredje punktum at alle saker i utgangspunktet kan delegeres fra kommunestyret til andre folkevalgte organ. Derimot følger det av § 13-1 sjette ledd at kommunedirektøren kun kan gis myndighet til å treffe vedtak "i saker som ikke har prinsipiell betydning". Dermed kan ikke kommunedirektøren – eller noen i kommuneadministrasjonen – treffe vedtak om motorferdsel i saker som har prinsipiell betydning.

Departementet ønsker også innspill på anvendelsen av forskriften § 2 tredje ledd. Etter denne bestemmelsen har fylkesmannen adgang til å begrense eller forby kjøring i spesielt sårbare områder. Dette gjelder kjøring som ellers har direkte hjemmel i motorferdselloven § 4 og forskriften § 2 første ledd. Etter annet ledd annet punktum har fylkesmannen adgang til å delegere denne myndigheten til

kommunestyret. Departementet er usikker på hvorvidt en slik adgang er nødvendig, og bemerker at enhver begrensning på det kommunale selvstyret i utgangspunktet skal ha hjemmel i lov, jf. kommuneloven § 2-1 annet og tredje ledd. Departementet er usikker på i hvilket omfang adgangen etter § 2 tredje ledd til å begrense eller forby kjøring i sårbare områder brukes i praksis, og i hvor stor grad myndigheten delegeres til kommunen. Vi ønsker å høre høringsinstansenes erfaringer med bestemmelsen, og ber om synspunkter på om adgangen til å delegere myndigheten etter forskriften § 2 tredje ledd annet punktum til kommunen bør oppheves.

6 Etablere påbud om å registrere kommunale snøscooterløyper i nasjonal database

6.1 Bakgrunn

Miljødirektoratet har opprettet en nasjonal database for snøscooterløyper, og formålet med denne er å samle all informasjon om kommunale snøscooterløyper på ett sted. I dag er det frivillig for kommunene å rapportere inn data til databasen, og Miljødirektoratet har uttrykt ønske om å innføre en innrapporteringsplikt i motorferdselloven og forskriften.

6.2 Departementets vurderinger og forslag

Departementet mener at en samlet oversikt over snøscooterløyper vil være til fordel både for publikum og for offentlige myndigheter. Det er praktisk og tidsbesparende å samle informasjon om de kommunale snøscooterløypene på ett sted, både for publikum, for oppsynet, for redningstjenestene og for forvaltningen. For publikum vil tilgang til slik informasjon være en fordel både for de som ønsker å kjøre snøscooter og vil orientere seg om hvilke løyper som finnes, og for friluftsfolk som ønsker å unngå turområder nær snøscooterløyper. Det har så langt vist seg utfordrende å få kommunene til å sende inn data til Miljødirektoratets database, og departementet mener derfor at det bør fastsettes en plikt til å innsende data om snøscooterløyper til den offentlige databasen.

Som støtte for dette synspunktet viser departementet til at bruksverdien av databasen reduseres vesentlig dersom den ikke er komplett. Departementet ser på den annen side ingen tungtveiende grunner til at en slik forpliktelse ikke skal kunne innføres. Departementet foreslår at en slik forpliktelse fastsettes i forskriften, og legger til grunn at motorferdselloven § 4a femte ledd hjemler en slik forpliktelse gjennom forskriftsregulering.

Klima- og miljødepartementet foreslår å tilføye et nytt siste ledd til § 4 a i forskriften som skal lyde:

Kommunen skal rapportere inn data om vedtatte snøscooterløyper etter denne bestemmelsen, til Miljødirektoratets nasjonale database for snøscooterløyper. Miljødirektoratet kan fastsette bestemmelser om innrapporteringen."

7 Oppmåling av avstandskravet etter forskriften § 5 første ledd bokstav c

7.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Motorferdselloven gir et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag, men inneholder samtidig en rekke unntaksbestemmelser i loven og i den tilhørende forskriften. Et av de lovfestede unntakene fra motorferdselforbudet er nedfelt i forskriften § 5 første ledd bokstav c, om adgangen til hyttetransport. Bestemmelsen fastsetter at kommunestyret etter skriftlig søknad kan gi tillatelse til bruk av snøscooter "for eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ligger minst 2,5 km fra brøytet bilveg når det i området ikke er mulighet for leiekjøring [...]". På bakgrunn av spørsmål knyttet til hvordan avstandskravet skal beregnes, herunder kommunenes skjønnsmessige adgang til å fravike utgangspunktet om å måle i luftlinje, uttalte Klima- og miljødepartementet i brev 3. juli 2018 til fylkesmennene, at kommunene "har et skjønn i valg av målemetode for å fastsette avstanden mellom hytte og brøytet bilvei", og at "det avgjørende for om tillatelsen kan gis er om den *reelle avstanden* mellom hytte og brøytet bilvei er minst 2,5 km". Stortinget behandlet 20. juni 2019 et representantforslag om å endre forskriften § 5 første ledd bokstav c for å gi kommunene mulighet for å bruke skjønn når de måler opp avstanden mellom hytte og brøytet vei (dokument 8: 119 S (2018-2019)). Forslaget ble ikke vedtatt, jf. Innst. 355 S (2018-2019). Stortinget påpekte at det etter dagens regelverk er fullt mulig å gi tillatelse til å bruke snøscooter til hytta der hvor topografi og andre forhold gjør at korteste faktiske mulige trasé er lengre enn 2,5, men avstanden i luftlinje er under 2,5 km. Samtidig uttrykte representantene fra regjeringspartiene i komitéen, som representerer et flertall i Stortinget, at forskriften bør presiseres slik at det kommer tydelig frem at kommunene kan legge den korteste reelle avstanden mellom hytte og brøytet vei til grunn ved vurdering av søknader etter bestemmelsen.

7.2 Departementets vurderinger og forslag

For å tydeliggjøre skjønnsrommet i forskriften § 5 første ledd bokstav c, foreslår departementet en presisering i bestemmelsens ordlyd som synliggjør at kommunene ikke er bundet til å måle avstanden mellom bilvei og hytte i luftlinje hvis topografi og faktiske forhold tilsier at korteste faktisk mulige trasé er lengre enn 2,5 km. I slike tilfeller kan kommunen måle den aktuelle trasé – altså den løype som hytteeier vil måtte gå til hytta uten motorisert transport.

Forslaget til presisering i forskriftsteksten endrer ikke kravet om at den korteste faktiske trasé mellom bilvei og hytte må være minst 2,5 km for at tillatelse til snøscooterferdsel skal kunne gis; skjønnsrommet gjelder bare valg av oppmålingsmetode.

En presisering som foreslått vil ikke medføre noen realitetsendring, siden det også etter gjeldende rett har vært adgang til å fravike utgangspunktet om avstandsberegning i luftlinje. Departementet vil også påpeke at det er opp til kommunen selv om den ønsker å fravike utgangspunktet om avstandsberegning i luftlinje, og at innfrielse av avstandskravet ikke gjør kommunene forpliktet til å innfri en søknad. Kommunen vil fortsatt kunne avslå søknader selv om avstandskravet er oppfylt, og vil også kunne bestemme at transport skal skje med leiekjører uavhengig av avstand. Det forutsettes fortsatt at søknader kun kan innvilges når det ikke finnes mulighet for leiekjøring. Dersom det finnes mulighet for leiekjøring med snøscooter i området, kan kommunen ikke innvilge søknad om snøscootertransport til hytte etter § 5 første ledd bokstav c.

Departementet foreslår å endre forskriften § 5 første ledd bokstav c til å lyde:

"eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte *når korteste trasé for ikke-motorisert transport mellom hytte og brøytet bilveg er minst 2,5 km, og når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a*".

8 Endring av kommunens adgang til å regulere bruk av elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd

8.1 Bakgrunn og gjeldende rett

I april 2019 vedtok Stortinget et nytt sjettede ledd i markaloven § 10: "Departementet kan gi forskrift om adgang til bruk av elsykler i utmark i Marka og om bruken av slike sykler". En slik generell adgang til å ferdes med elsykler i Marka ble deretter tatt inn i markalovforskriften § 2. I markalovforskriften § 2 annet ledd er det også tatt inn en bestemmelse om at "[k]ommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka".

Markaloven gjelder for markaområdene i Oslo og nærliggende kommuner. I resten av landet foreligger en generell adgang til å ferdes med elsykkel i utmark gjennom forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2a. I denne bestemmelsens annet ledd slås fast at den enkelte kommune i forskrift kan "bestemme at bruk av elektriske sykler [...] likevel ikke er tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte strekninger eller traséer." Departementet foreslår å endre sistnevnte bestemmelse til å samsvare med kommunens adgang til å regulere ferdsel med elsykkel i markalovforskriften § 2 annet ledd.

8.2 Departementets vurderinger og forslag

Kommunens adgang til å regulere ferdsel med elsykkel er noe ulikt formulert i de to bestemmelsene. Etter markaloven er kommunen gitt en vid adgang til å regulere slik ferdsel, og kan etter bestemmelsen både begrense og forby ferdsel i hele eller deler av kommunens utmark. Dette gir den enkelte kommune stort handlingsrom og mulighet for å tilpasse ferdsel med elsykkel til lokale forhold og hver kommunes ulike utmarksområder. Bestemmelsen i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag annet ledd gir også kommunen mulighet til å regulere ferdsel med elsykler, men da i bestemte områder, strekninger eller traséer. Ordlyden gjør at det ikke fremkommer helt klart hvorvidt bestemmelsen gir adgang til å forby ferdsel med elsykler i hele kommunens utmark, slik som gjennom markalovforskriften.

Klima- og miljødepartementet vurderer det hensiktsmessig at disse to bestemmelsene er likelydende. Dette er både fordi det skaper likhet for loven at adgang til å regulere ferdsel med elsykkel er den samme i alle utmarksområder, og fordi nyanseforskjellen kan skape unødvendig forvirring og tolkningsproblemer – særlig for de kommuner som har utmarksområder både i og utenfor Marka.

På denne bakgrunnen foreslår departementet å endre forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2a annet ledd til å lyde:

"Kommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka"

9 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene

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

Forslaget om utvidelse av forsøket om catskiing vil kunne innebære noe merarbeid for de kommunene som ønsker å endre en iverksatt ordning, siden en slik endring vil kreve noe saksbehandling. Det vil være opp til den enkelte kommune å velge om forsøket skal utvides.

Forslaget om å gi kommunene adgang til i forskrift å tillate elmotorer på vann under 2 kvadratkilometer vil innebære noe arbeid i form av søknadsbehandling 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 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.

Forslaget om å flytte dispensasjonsmyndighet etter forskriften § 6 fra kommunestyret til kommunen, vil etter departementets syn innebære redusert arbeidsbyrde for kommunestyret i de kommunene som velger å legge vedtakskompetansen til kommuneadministrasjonen. Arbeidsbyrden forblir den samme for kommuneadministrasjonen, som i motsatt fall uansett vil måtte forberede vedtak for kommunestyret. Privatpersoner vil kunne oppleve at saksbehandlingstiden reduseres.

Forslaget om å innføre en plikt til innrapportering av snøscooterløyper til Miljødirektoratets nasjonale snøscooterbase medfører en ekstra oppgave for de kommuner som ikke allerede gjør dette. Arbeidsbyrden knyttet til oppgaven vil imidlertid være beskjedent. Samlet sett vil kommunene dra nytte av at alle kommuner med snøscooterløyper har lagt sine løyper inn i databasen. At løyper i alle kommuner ligger inne i databasen vil være tidsbesparende for redningstjenesten. Forslaget vil ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser for private, men vil lette og bedre informasjonstilgangen.

Presiseringen av ordlyden i forskriften § 5 første ledd bokstav c som fremhever kommunenes skjønnsrom i oppmålingen av avstandskravet innebærer ingen realitetsendring, og medfører dermed ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for kommunene eller privatpersoner.

Endringen i kommunens adgang til å begrense eller forby bruk av elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd vil ikke medføre administrative konsekvenser eller økonomiske kostnader for kommunene eller private.

10 Samlet fremstilling av endringsforslagene

10.1 Endringer i motorferdselloven

I motorferdselloven foreslås følgende endringer:

§ 4 a tredje ledd første punktum skal lyde:

"Departementet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år.

§ 6 annet ledd skal lyde:

"Kommunen kan gi tillatelse til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal gis tillatelse skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis tillatelser til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv".

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd, og gis følgende endrede ordlyd:

"Tillatelse etter første *eller annet ledd* kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen."

Nåværende tredje ledd i bestemmelsen blir nytt fjerde ledd.

§ 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.

10.2 Endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

I forskriften foreslås følgende endringer:

§ 2a annet ledd skal lyde:

Kommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka.

§ 4b første ledd første punktum skal lyde:

Direktoratet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år.

§ 4a nytt niende ledd skal lyde:

Kommunen skal rapportere inn data om vedtatte snøscooterløyper etter denne bestemmelsen til Miljødirektoratets nasjonale database for snøscooterløyper. Miljødirektoratet kan fastsette bestemmelser om innrapporteringen.

§ 5 første ledd bokstav c skal lyde:

c) eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte *når korteste trasé for ikke-motorisert transport mellom hytte og brøytet bilveg er minst 2,5 km, og når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a.*

§ 6 første punktum skal lyde:

I unntakstilfelle kan *kommunen* etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 - § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte.