



Klima- og miljødepartementet v/Motorferdsellovutvalget
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref:

Vår ref: 118562- 34

Oslo, 24. mars 2023

Høringsinnspill fra Utmærkskommunenes sammenslutning (USS) til Motorferdsellovutvalget

1 Innledning

USS er en organisasjon bestående av ca. 100 medlemskommuner fra 10 ulike fylker. Organisasjonen arbeider for å fremme medlemskommunenes interesser i utmarksspørsmål, og arbeidet skal skje innenfor de rammene som en bærekraftig utvikling og livskraftige lokalsamfunn setter.

USS grunnleggende premiss for motorferdselslovgivningen er at den legger til rette for fleksible løsninger, som kan tilpasses de lokale forhold og behov. For medlemskommunene til USS, er bruken av utmarka like viktig som kyst- og småbåtlivet er for kystkommunene. Lovgivningen må derfor etter USS' syn gi uttrykk for en bedre balanse mellom hva som vurderes lokalt og hva som kontrolleres nasjonalt enn det dagens lov gir. For å oppnå denne målsetningen må det lokale selvstyret i saker som gjelder motorferdsel i utmark, styrkes. Dette følger også av utvalgets mandat. USS ser det som nødvendig å foreta en total gjennomgang av dagens regelverk, for å tilpasse dette til tiden vi lever i – og den bruk som vi i dag har av naturen.

Utvalget må ta hensyn til det faktum at det er store variasjoner i Norge med hensyn til blant annet bosetting, klima, naturmangfold, kultur og tradisjon. Det er viktig for USS at når motorferdselens påvirkning på naturmiljøet og mennesker varierer med de konkrete forholdene, må også lovgivningen inneholde det nødvendige rom for konkrete variasjoner. For utmarkskommunene hører mennesket til i naturen og er en viktig del av naturen. En av de viktigste verdiene for mange unge som bor i distriktskommunene er nettopp å være i naturen – og utøve moderne friluftsliv i form av scooterkjøring, jakt og friluftsliv

USS vil i hovedsak gi innspill til endring av reglene om saksbehandling og sanksjonering, en oppmykning og oppdatering av regelverkets dispensasjonshjemler og en forenkling og forslag til mer effektive og praktikable regler om løypefastsetting for rekreasjonskjøring. En nærmere redegjørelse for USS' innspill følger nedenfor.

118562-34/2023-03-24 innspill motorferdsellovutvalget_uss

2 Endring av reglene om saksbehandling, administrasjon og sanksjonering

2.1 Motorferdsel i utmark bør underlegges plan- og bygningsloven

I dag er det ikke mulig å tilrettelegge for motorferdsel i utmark kun gjennom en ordinær planprosess etter plan- og bygningsloven (pbl.). Med dette mener vi at de offentligrettslige forhold ikke kan avklares gjennom utarbeidelse og vedtak av en kommuneplan etter pbl. kap. 11 eller reguleringsplan etter kap. 12. Dette medfører at slik motorferdsel er underlagt en *vesentlig annen saksbehandling* enn nesten all annen arealbruk i Norge.

Den normale ordningen for å gjøre en gitt arealbruk offentligrettslig tillatelig, er at den blir gjenstand for arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Enhver arealbruk er i utgangspunktet forbudt dersom den er i strid med det arealformål med tilhørende bestemmelser som fremgår av kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan som området er omfattet av. Dersom en gitt arealbruk skal bli tillatt, er derfor den normale fremgangsmåten at det igangsettes en prosess for å endre planverket. For en del tiltak er det tilstrekkelig at kommuneplanens arealdel åpner for arealbruken. For andre tiltak er det nødvendig med særskilt regulering gjennom reguleringsplan.

Planprosessene etter plan- og bygningsloven er omfattende og involverende. De rettslig bindende arealplanene, kommuneplaner og reguleringsplaner, vedtas av kommunestyret, jf. hhv. §§ 11-15 og 12-12. Forut for et eventuelt vedtak er det en standardisert utrednings- og medvirkningsprosess:

- For begge plantyper gjelder at oppstart skal kunngjøres og berørte interessenter skal varsles, jf. hhv. §§ 11-12 og 12-8.
- Det skal fastsettes et planprogram, hvor det skal redegjøres for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger (herunder konsekvensutredninger), jf. § 4-1. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.
- Både kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner skal sendes på høring, og i forbindelse med høringen kan enhver komme med innspill, jf. hhv. §§ 11-14, 12-10 og 12-11. Det må synliggjøres hvordan innkomne uttalelser er vurdert.
- For begge plantyper gjelder at regionale og nasjonale myndigheter har innsigelsesrett i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde, jf. § 5-4. Dersom det er fremmet innsigelse, blir hele planen eller den delen av planen som innsigelsen gjelder uten rettsvirkning inntil innsigelsen er avklart gjennom meklings eller av departementet, jf. hhv. §§ 11-16 og 12-13.
- Endelig vedtatte planer skal kunngjøres, jf. hhv. §§ 11-15 og 12-12.
- For reguleringsplaner gjelder forvaltningslovens alminnelige regler om klage, jf. § 1-9.
- Selve planen består av et plankart med tilhørende bestemmelser som er rettslig bindende for hvilken arealbruk som skal være tillatt, i tillegg til en planbeskrivelse, jf. §§ hhv. 11-5 og 12-1.

I sum gir plan- og bygningsloven et oversiktlig, forutsigbart og kvalitativt godt sett av materielle, prosessuelle og personelle regler for offentligrettslig avklaring av hvilken arealbruk som skal være tillatt. Kommunene, som er den primære arealplanmyndigheten, er godt kjent med lovens ordning og har inngående kunnskap om hva som er deres myndighet og plikter. Det er en stor fordel at nesten enhver arealbruk først og fremst forutsetter en plan- og bygningsrettslig avklaring – og ikke noe annet.

De regionale og nasjonale myndighetenes planoppgaver medfører at også regionale og nasjonale interesser blir godt ivaretatt innenfor plan- og bygningslovens ordinære system. USS' syn er at også motorferdsel i utmark burde vært underlagt plan- og bygningslovgivningen, slik at kommunene i en ordinær planprosess kan avklare hvor slik motorferdsel eventuelt skal være tillatt.

Dagens ordning etter motorferdselsforskriften innebærer at kommunen kan gi tillatelse til bruk av snøscooter på nærmere angitte traséer etter § 4a, eller gjennom særskilt tillatelse som kan omsøkes til nærmere angitte formål etter §§ 5, 5a, 5b eller § 6. Dagens system innebærer at håndteringen av slike motorferdselsaker er overlatt til eget, parallelt spor på siden av kommunens alminnelige virksomhet. De materielle vilkårene for å kunne fastsette forskrift eller gi en tillatelse fremstår som fremmede sammenliknet med plan- og bygningslovens alminnelige ordning. I tillegg kommer at saksbehandlingen etter motorferdselsforskriften er langt mer tilfeldig, og langt mindre grundig og demokratisk, enn den som følger av plan- og bygningsloven. Det er derfor en klar tilbakemelding fra kommunene at motorferdsel i utmark bør sammenstilles med annen arealbruk i langt større grad.

I dag kan kommunene tilrettelegge for bl.a. bilveier, gang- og sykkelveier og skiløyper i planer etter plan- og bygningsloven, jf. kart- og planforskriften Vedlegg I A. Disse tegnes da inn i plankartene, og sammenholdt med de tilhørende bestemmelsene medfører planvedtaket at slik ferdsel er den tillatte bruken på strekningen. Annen arealbruk som står i motstrid til det planlagte formålet vil ikke være tillatt. Det er fortsatt nødvendig med privatrettslig tillatelse, slik som etter motorferdselloven § 10, jf. forskriften § 4a syvende ledd.

De snøscooterløypene som kommunene kan opprette med hjemmel i motorferdsel forskriften § 4a, har allerede fremtredende paralleller til ordinære plansaker:

- Løypene skal fastsettes i eget kart.
- Det skal gis bestemmelser til bruken.
- Forslag til kart og bestemmelser skal sendes på høring, med henvisning til pbl. § 11-14, jf. ovenfor. Innkomne høringsuttalelser skal vurderes og kommenteres i endelig vedtak.
- Kommunens vedtak skal kunngjøres etter reglene i pbl. § 12-12.
- Konsekvensene skal utredes.

Kommunene skal altså bl.a. fastsette et kart for de snøscooterløypene som opprettes etter § 4a. I tillegg skal det fastsettes skriftlige bestemmelser for bruken. Den fastsatte traséen skal endatil inntas på plankartet til kommuneplanens arealdel, men dette har ingen rettslig betydning. Også traséer som kan benyttes til snøscooter etter tillatelse etter § 5a første ledd bokstav c skal kartfestes.

Dette medfører at dagens ordning etter motorferdselsforskriften allerede har klare paralleller til plan- og bygningsloven. USS mener at disse sakene med fordel kunne vært underlagt plan- og bygningslovens alminnelige ordning. De nasjonale og regionale interessene som gjør seg gjeldende, kan ivaretas på en god måte gjennom nasjonale og regionale myndigheters befatning med plansaken, herunder innsigelsesinstituttet. Dette fungerer godt i andre sammenhenger.

USS' oppfatning er derfor at i det minste de snøscooterløypene som kan fastsettes etter motorferdselsforskriften § 4a, burde erstattes av en alminnelig adgang til å innta slike traséer i arealplaner etter plan- og bygningsloven. Sannsynligvis vil anmerking av en trasé i kommuneplanens

arealdel være tilstrekkelig, eventuelt i en egen kommunedelplan. USS kan ikke se vesentlige ulemper knyttet til en slik ordning.

I tillegg mener USS at de tillatelsene som kan gis av kommunen ellers etter motorferdselforskriften kan håndteres gjennom plan- og bygningslovens system. De særskilte omstendighetene som kan begrunne en tillatelse etter §§ 5, 5a, 5b og 6 er etter USS' syn egnet for ordinær planlegging og dispensasjonsbehandling etter § 19-2. Disse omstendighetene har klare fellestrekk ved de hensynene og fordelene som eventuelt kan vektlegges i en dispensasjonssak.

Dersom motorferdsel i utmark underlegges plan- og bygningslovens regler, vil resultatet være et mer oversiktlig og forutsigbart regelverk som vil være enklere å håndtere for alle involverte parter og aktører.

2.2 Kommunene bør kunne kreve gebyr

USS mener at kommunene bør gis anledning til å innkreve et gebyr for behandlingen av søknader om tillatelser etter motorferdselforskriften.

I rundskriv T-1996-1 pkt. 7.3 omtaler departementet reglene for å gi tillatelse etter søknad etter forskriften §§ 5 til 7. I pkt. 7.3.3, som er omtale av fellesreglene i forskriften § 7 for de tillatelser som kommunen kan gi etter §§ 5 og 6, fremgår følgende:

«Motorferdselloven gir ikke hjemmel for å kreve gebyr for behandlingen av dispensasjonssøknader. Slikt gebyr kan bare kreves dersom det blir fastsatt etter forskrifter gitt av Kongen i medhold av forvaltningslovens § 27 a.»

Slik forskrift om adgang til å kreve inn gebyr er ikke gitt.

Det er USS' oppfatning at kommunene bør gis anledning til å fastsette slikt gebyr. Dette er normalordningen etter plan- og bygningsloven, jf. § 33-1. De mange fellestrekkene som kjennetegner disse sakene, tilsier at kommunen også på motorferdselsområdet bør kunne innkreve et gebyr. På samme måte som etter plan- og bygningsloven bør utgangspunktet være at gebyret skal representere selvkost for kommunen.

I dag, hvor det ikke er anledning til å kreve gebyr, må kommunenes kostnader ved å behandle saker etter motorferdselforskriften gå på bekostning av andre oppgaver som kommunene er pålagt å løse. Dette er ikke rimelig, særlig tatt i betraktning at det kun er noen kommuner som er pålagt denne byrden, og dette ikke er hensyntatt i inntektssystemet for kommunene. I tillegg kommer at behandlingen av slike saker i perioder er en betydelig oppgave for enkelte kommuner, og at behandling av søknader etter dispensasjonsbestemmelsene opptar store saksbehandlingsressurser i disse kommunene.

Et gebyr vil styrke saksbehandlingskapasiteten i kommunene. Innføringen av gebyr vil trolig også bidra til å redusere antallet søknader som har liten mulighet til å få tillatelse, eller som er av mindre viktighet for søkeren.

I det minste mener USS at det bør åpnes for å kreve inn gebyr for behandlingen av søknader om tillatelse etter forskriften § 5 første ledd bokstav c.

2.3 Ulovlig kjøring må sanksjoneres

USS tar uttrykkelig avstand fra ulovlig snøscooterkjøring og mener at ulovlig kjøring må sanksjoneres. Det er grunn til å sanksjonere ulovlig kjøring slik man sanksjonerer annen miljøkriminalitet. Ulovlig kjøring undergraver legitimiteten til den lovlige og forsvarlige bruken, og bidrar til å spre negative holdninger til snøscooterbruk generelt.

Det er i dagens motorferdsellov §§ 12 og 12b gitt hjemmel til å legge bøter og overtredelsesgebyr for den som ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. Det er viktig at disse bestemmelsene følges opp, og at det føres tilstrekkelig kontroll og oppsyn med den kjøringen som finner sted, slik at ulovlige tilfeller kan fanges opp. Det er i dagens lov gitt en bestemmelse i § 12a der myndighet til tilsyn og kontroll er lagt til Statens naturoppsyn. USS mener at kommunene også bør gis tilsynsmyndighet, for å sikre at det i tilstrekkelig grad slås ned på ulovlig kjøring.

Det er uklart om det er hjemmel til inndragning av snøscooter ved gjentatte brudd på regelverket. USS mener at det må vurderes om det er behov for å innføre en bestemmelse om inndragning ved gjentatte brudd på regelverket.

2.4 Det er behov for å etablere standardiserte digitale løsninger

USS mener det er behov for å etablere standardiserte digitale løsninger. Slike løsninger kan forenkle søknadsprosessen, siden søknadene da kan sendes inn og behandles elektronisk. Digitale løsninger kan også lagre informasjon om leiekjørere i området, automatisere søknader som går på tvers av kommunegrenser og samkjøre behandling av søknader innenfor verneområdene.

Digitale løsninger kan i tillegg gjøre det enklere for publikum å se om kjøringen er søknadspliktig. Med et godt design på løsningene, vil det bli lettere for publikum å forholde seg til de reglene som gjelder, og også de løypene som er fastsatt. Dette vil lette kommunens arbeid med å veilede publikum.

Rundskriv T-1/96 sier at «nødvendig transport med snøscooter i størst mulig utstrekning» bør skje som leiekjøring, men det finnes ingen enkel løsning for å holde oversikt over løyver som er gitt i kommunene i dag. En digital løsning som kartfester slike løyver og automatisk foreslår leiekjører til søker vil kunne forenkle praktiseringen.

En digital løsning bør også kunne utstede digitale kjørebøker med informasjon om antall turer og traseer tillatelsen gjelder. Kommunen bør ha innsyn i kjørebøkene for å kunne foreta kontroll.

Samlet sett mener USS fordelene med å etablere standardiserte digitale løsninger er store, og at det vil bidra til en bedre og mer effektiv praktisering av regelverket, både for kommunene og publikum.

3 Utvidelse av unntakene fra forbudet mot motorferdsel i utmark og vassdrag

3.1 ATV med belter må likestilles med snøscooter på vintertid

I dag er det forskjellige regler for snøscootere og ATV-er med belter. ATV-er regnes i dag som traktor/bil, og kan ikke benyttes der hvor det er åpnet for bruk av snøscooter.

USS mener at det må inntas en klarere definisjon på forholdet mellom snøscooter og ATV med belter i lovverket, og at snøscootere og ATV-er med belter bør likestilles på vinterstid. USS kan ikke se at det

er hensyn som taler for forskjellsbehandling verken som følge av støy, forurensing eller andre forhold. Det er utfordrende for kommunene å forklare for søkere at de ikke kan bruke beltegående ATV til transport etter formålene i forskriften § 5.

I alle tilfeller bør forskriften § 3e endres ved at det tilføyes at det er tillatt å bruke ATV med belter til å opparbeide rekreasjonsløyper for snøscooter. Løyper kan kjøres opp med snøscooter, men det krever at det kjøres flere ganger for at det skal bli en tydelig løype. Oppkjøring av løyper ved bruk av ATV er mer effektivt. Når det er gjort unntak fra forbudet mot motorferdsel i utmark ved oppkjøring av skiløyper, synes det urimelig og lite velbegrunnet at tilsvarende unntak ikke også skal gjelde for oppkjøring av rekreasjonsløyper for snøscooter. Hensynet til forskriften system og indre sammenheng tilsier at forskriften bør endres slik at ATV også kan brukes for oppkjøring av slike rekreasjonsløyper.

Dersom forskriften ikke endres, vil man ved bruk av ATV søke om dispensasjon etter forskriften § 6. Ifølge § 6 kan kommunen i unntakstilfelle etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover §§ 2 til 5. En forutsetning er at søkeren påviser et «særlig behov» som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Dersom det skal gis tillatelse til å kjøre ATV etter dagens regelverk, må dette dermed skje på en ressurskrevende og upraktisk måte. Det er videre ingen tegn i forskriften eller tilhørende rundskriv på at det er foretatt et bevisst valg om at reglene for oppkjøring av løyper skal være ulike for skiløyper og for løyper for rekreasjonskjøring.

En utvidelse av adgangen til å kjøre opp rekreasjonsløyper for snøscooter vil ikke medføre mer motorferdsel enn dersom forskriften ikke blir endret. Løypene må uansett kjøres opp. Hvis det ikke skjer ved bruk av ATV, må det skje ved hjelp av en snøscooter. Den aktuelle endringen vil heller ikke åpne for motorferdsel på traseer eller løyper som ikke fra før av er ment for motorferdsel. Endringen vil dermed verken medføre økt omfang av motorferdsel eller mindre konsentrert motorferdsel. Dette gjør at endringen i liten grad kan sies å uthule utgangspunktet om at motorferdsel i utmark er forbudt.

USS mener det også må vurderes om det i motorferdselloven skal gis hjemmel til å fastsette lokal forskrift for flere typer motorisert ferdsel i utmark enn det som er inntatt i lovverket i dag. For eksempel rydding av skøytebaner med ATV med belter på mindre vann o.l.

3.2 Behov for utvidelse av unntakshjemmelen til bruk av motorkjøretøy på vinterføre

Forskriften § 3 bokstav d om transport av materialer mv. på vinterføre, omfatter bare oppdrag som er søknads- eller meldepliktige etter plan- og bygningsloven. Er tiltaket meldepliktig, kan det kjøres uten søknad. Hytteeiere har også behov for håndverkertjenester for tiltak som ikke er søknads- eller meldepliktige. Det er mange hytter uten veiforbindelse eller vinterbrøytet vei og hvor vinteren ofte kan være et egnet tidspunkt for å få gjennomført vedlikehold. Denne aktiviteten faller ikke inn under begrepet utmarksnæring. Leiekjøreordningen dekker heller ikke i tilstrekkelig grad transportbehovet. Mange kommuner har løst dette ved å gi dispensasjon etter forskriften § 6, men ønsker seg en egen bestemmelse som hjemler slik transport i næringsøyemed. USS mener det er et behov for å utvide dispensasjonshjemmelen, slik at denne typen transport kan tillates.

Forskriften § 3 bokstav j er begrenset til ettersøk, og omfatter ikke henting av fallvilt (irregulær avgang). Bestemmelsen bør samordnes med viltloven og jakt ettersøk. I dag er det åpnet for å kjøre ut felt elg og hjort under ordinær jakt, men ikke fallvilt. Kommunen kan kjøre ut fallvilt på barmark om kommunen har et generelt vedtak på det, men både på barmark og snødekket mark er grunneiers

tillatelse nødvendig. USS mener at det bør hjemles i lovverket at kommunen kan kjøre ut fallvilt gjennom hele året.

3.3 Tillatelser til nyttekjøring må gis lengre varighet

Av rundskriv T 1-96 fremgår det under omtalen til forskriftens § 7 at tillatelse etter §§ 5 eller 6 «*bør under ingen omstendighet gjelde for et lengre tidsrom enn fem år*».

USS mener at denne maks grensen bør fjernes, slik at kommunene står fritt til å vurdere hvor lang varighet det er hensiktsmessig at slike tillatelser gis. USS mener også at det bør være anledning til å gi tillatelse med varighet så lenge samme person/bruker er eier av en eiendom.

Det fremstår som unødvendig byråkratisk å pålegge samme søker å søke på nytt gjentatte ganger, i tilfeller der det er åpenbart at årsaken til behovet for motorferdsel ikke vil opphøre. Behandlingen av slike søknader medfører i tillegg en betydelig saksbehandlingsbyrde for kommunen. Begge deler fremstår som unødvendig. USS går derfor inn for å en endring på dette punkt.

Det er USS' syn at det i tillegg er behov for klargjøring av tillatelsenes varighet, se nærmere under punkt 5 nedenfor.

4 Endring av reglene om fastsetting av løyper

4.1 Snøscooterløyper på isfiskevann må ha en åpning for fri kjøring på selve vannet

USS mener at det bør åpnes for å tillate fri ferdsel på vann som blir brukt til isfiske. Dagens ordning, hvor det må fastsettes løyper etter forskriften § 4a, fanger ikke opp formålet om å tilgjengeliggjøre vannet som fiskeressurs, heller ikke 30-metersregelen tatt i betraktning. Isfiske må skje i de områdene der fisken oppholder seg for at det skal være hensiktsmessig. Det er vanskelig å forutse nøyaktig hvor dette er når scooterløyper etableres.

En løsning kan være at kommunene gis hjemmel til å utpeke nærmere angitte vann hvor det skal være tillatt med fri ferdsel i forbindelse med isfiske. Da unngår man at det åpnes opp for fri ferdsel på alle vann, samtidig som man muliggjør fri ferdsel der dette er nødvendig av hensyn til tilgjengeliggjøring av vann som fiskeressurs.

4.2 Reglene om mindre endringer i traseer for rekreasjonskjøring må forenkles

Dersom dagens ordning med særskilt forskrift etter motorferdselsforskriften § 4a videreføres, mener USS at det bør gjøres enklere å foreta mindre endringer i de fastsatte traseene. Etter gjeldende regelverk er det nødvendig med fullstendig ny forskriftsbehandling også i de tilfellene der formålet kun er å foreta mindre justeringer av traseen.

USS' syn er at dette er unødvendig. Dagens regler er strenge når det gjelder at den fastsatte traseen må følges. For eksempel fremgår det av merknaden til § 4a at den avstanden som kan kjøres fra traseen (som uansett er maksimalt 30 meter) må skje i rett linje, og ikke langsatter løypa.

Reglene for utarbeidelse av ny forskrift er omfattende. Etter hvert som man får erfaring med kjøring i den fastsatte traseen, kan det bli klart at justeringer eller mindre endringer er hensiktsmessig. I slike

tilfeller mener USS at det bør lempes på kravene til utredning og høring, slik at saksbehandlingstiden reduseres. USS mener at dette vil gi en ordning som er bedre for alle involverte.

4.3 Kravet til utredning bør reduseres for snøscooterløyper på ubrøytet veinett

I dag gjelder det like utredningskrav til alle snøscooterløyper etter forskriften § 4a sjette ledd, uavhengig av om disse legges i terreng eller på ubrøytet veinett. USS mener det må lempes på kravene til utredning for løyper som legges på strekninger som trafikkeres av motorferdsel ellers i året.

En slik lemping vil avlaste kommunene, og vil fjerne en unødvendig byråkratisk barriere ettersom disse strekningene er trafikkerte når det ikke er snø. Alternativet til bruk av snøskuter vil her være å brøyte veien hele eller deler av vinteren. Utredningskravet bør derfor senkes til et minimum, der det sentrale må være å avdekke eventuelle konsekvenser som kun er knyttet til virkningen av eventuelt økt trafikk, og ikke til motorferdsel på strekningen som sådan.

En lemping av utredningskravet vil videre kunne virke som et incentiv til gjenbruk av strekninger som allerede er gjenstand for motorferdsel deler av året, hvilket kan medføre at det tas i bruk færre løyper i terrenget.

5 Behov for klargjøring og samordning

Det er en rekke behov for klargjøring av bestemmelser i motorferdselloven og forskriften utover det som allerede er gjennomgått ovenfor. I forskriften § 6 er det gitt hjemmel for at kommunen i unntakstilfelle kan gi tillatelse til kjøring utover §§ 2 til 5. Et vilkår er at søkeren kan påvise et behov som *«ikke kan dekkes på annen måte»*. Det er ikke klart hva som ligger i dette, og USS mener derfor det er behov for at lovutvalget klargjør bestemmelsen på dette punktet.

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel i utmark og vassdrag i medhold av forskriften §§ 5, 5a, 5b og 6. Hvor lenge den samme tillatelsen kan benyttes, fremgår ikke tydelig slik bestemmelsene er utformet i dag. USS mener det bør fremgå klarere av regelverket hvor lang varighet de ulike tillatelsene kan gis for. Det vises for øvrig til det som står under punkt 3.3 over.

Det er også behov for å klargjøre regelverket i forbindelse med bruk av snøscooter for funksjonshemmede og de som har redusert helse av andre grunner. Kommunen har i forskriften § 5 adgang til å gi tillatelse til bruk av snøscooter til *«funksjonshemmede»*. Regelverket er imidlertid taust om hvilke muligheter kommunen har til å gjøre unntak fra forbudet i motorferdselloven § 3 på bakgrunn av andre helserelaterte årsaker enn varig funksjonsnedsettelse. USS mener det er behov for en klargjøring på dette punktet.

I tilknytning til unntaksbestemmelsen i forskriften § 5a, som gir kommunen adgang til å gi tillatelse til bruk av motorkjøretøy i forbindelse med utmarksnæring, er det behov for å klargjøre hva som menes med *«traktorvei»* og *«godt opparbeidet barmarkstraseer»*.

Mange steder i landet er det felles snøscooterløypenett med Sverige. Det er derfor hensiktsmessig at lovverk, skilting, merking mv. samordnes bedre enn tilfellet er i dag. Det bør også ses på muligheten for å ha permanent merking av enkelte traseer for å få ned unødvendig trafikk og forsøpling på avveier. En side av dette er at det er mange nabogrender i distrikts-Norge der gamle ferdsselsveier ikke er blitt

bilvei, men hvor scooterløyper knytter grendene tettere sammen slik de var fra gammelt av. Dette gjelder både internt i kommunene, men også over grensen til Sverige.

Trygg ferdsel med snøscooter krever gjerne noe øvelse, og det bør derfor være anledning for kommunene å sette av øvingsområde slik at førere kan få mulighet til å skaffe seg mer erfaring før de bruker rekreasjonsløypene mv. For fjellkommunene med mye snø store deler av året, er det også en del av beredskapen at flere av innbyggere kan bidra med motorferdsel i utmark når det er behov for det. Enten det gjelder feilsøking på strømmettet, leting etter savnede eller andre gjøremål.

Det er endelig behov for en bedre samordning av regelverket om motorferdsel i verneområdene, hvor det i dag er en dobbeltbehandling. Søknadene blir først behandlet av verneområdeforvaltningen etter verneforskriften og deretter av kommunen etter motorferdselloven. For en mest mulig effektiv saksbehandling, bør søknadene behandles samme sted og i samme prosess.

Uklarhet i regelverket medfører at dette tolkes ulikt av kommunene og statsforvalterne. USS medlemskommuner opplever også at det er ulik praksis i prøvingsintensiteten hos ulike statsforvaltere, og at kommunenes tidligere praksis strammes inn av enkelte statsforvaltere uten at dette er nærmere begrunnet. Selv om regelverket i utgangspunktet skal tolkes likt, kan det være behov for differensiering internt i et fylke, noe som kan tilsi at kommunene utøver ulikt skjønn i forhold til hvorvidt man for eksempel skal tillate privat transport til leid hytte i en typisk fjellkommune hvor det er et reelt transportbehov, enn for de mer sentrale kommunene med utstrakt privat kommersiell utleie i samme fylke. Kommunenes skjønn er basert på respekt for naturen og fjellområdene, og langvarig erfaring med totalbelastningen av scootertransporten i kommunen, vurdert opp mot sikkerheten til de som bor på hytter flere mil fra bilvei, til dels uten sikringsbu eller mobil/nettdekning. Den opplevde innstramningen av statsforvalternes tidligere praksis, medfører frustrasjon både for brukerne og kommunene. Som i forvaltningen ellers, må lokal kunnskap veie tungt ved utøvelsen av forvaltningsskjønnet, og terskelen for å overprøve det lokale selvstyret skal være høy.

6 Avsluttende bemerkninger til revidering av lovverket

Etter ikrafttredelsen av motorferdselloven i 1977 har det tilkommet en rekke endringer som har medført at regelverket i dag fremstår som fragmentert. Departementets rundskriv ble utarbeidet før flere av lov- og forskriftsendringene trådte i kraft, og det har tilkommet flere etterfølgende tolkningsuttalelser. Regelverket har blitt uoversiktlig, og det oppstår stadig nye uavklarte tolknings spørsmål som skaper rom for konflikt.

Det er flere mangler ved dagens motorferdsellov som tilsier at det bør skje en helhetlig revisjon av regelverket. Loven har en manglende samordning av reglene for nyttekjøring og reglene for rekreasjonskjøring. Det er USS' syn at regelverkets dispensasjoner til nyttekjøring er utdatert og ikke tilpasset dagens behov eller syn på motorferdsel i utmark. Loven er blant annet ikke tilpasset de nye fremkomstmidlene som har kommet til etter at loven ble vedtatt, som for eksempel ATV og elsykkel. Det er derfor et behov for å oppdatere loven slik at den passer med dagens samfunnsforhold og de kjøremåtene som er aktuelle i dag.

Det er mange unntak i loven og forskriften, noe som gjør det vanskelig å få oversikt over reglene. Enkelte bestemmelser har stått uendret siden motorferdselregelverket først ble vedtatt, og andre bestemmelser har blitt betydelig liberalisert. Rammeverket oppleves derfor som lite harmonisk og

unntaksbestemmelsene åpner i stor grad opp for tolkninger og skjønn. Dette gjør at kommunene bruker mye tid og ressurser på å veilede publikum. Et uklart regelverk gir også urealistiske forhåpninger om dispensasjon. Det er i tillegg behov for ytterligere hjemler, som for eksempel hjemmel til å innkreve kommunalt gebyr for behandling av søknader etter loven.

Slik regelverket fremstår i dag, er det ikke et system som lovteknisk sett er gunstig. Det er ikke lett å navigere mellom lov, forskrift, rundskriv og forarbeider. Bestemmelsene i regelverket må harmoniseres og bli mer forståelig for den alminnelige søkeren, og praktiseringen av regelverket må forenkles. I tillegg må forventningene til kommunen i saksbehandlingen klargjøres. Det må bli enklere å søke om dispensasjon til nyttekjøring når vilkårene klart er oppfylt og enklere for saksbehandler å behandle kurante saker. For å få til dette, er det USS' syn at motorferdselloven må total revideres og at lovutvalget bør foreslå en helt ny lov.

Med vennlig hilsen

Utmarkskommunenes Sammenslutning