



**GÁIVUONA SUOHKAN**  
**KÅFJORD KOMMUNE**  
Drift og utvikling

Det kongelige miljøverndep  
Pb 8013 Dep  
0030 OSLO

*Årets barne- og ungdomskommune 2011*

Du čujuhus/Deres ref:	Min čuj./Vår ref	Arkiivačoavdda/Arkivkode	Beaivi/Dato
	2013/555-23	020	24.06.2013

**Høring av forslag til endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag samt invitasjon til å søke om å delta i forsøksordning med etablering av snøscooterløype**

**Kåfjord kommune ved adm. har gjennomgått høringsforslaget, og støtter opp om Nordreisa kommunes forslag til endringer med tilleggspunkt. Se kopi av tekst (limt inn under).**

Saken legges fram som referatsak i Driftsutvalget.

Henvising til lovverk:  
Lov om motorferdsel med tilhørende forskrift

Nordreisa kommune viser til høring til forslag til endringer av forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag og har følgende endrings- og tilleggspunkt:

Adgang til å etablere tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter til det åpne løypenettet:

Nordreisa kommune går i mot forslag om tilførselsløyper som opprettes kan være inntil 500 meter. Nordreisa kommune mener at kommunene skal kunne vurdere lengden av løypen i forbindelse med en helhetlig saksbehandling av en slik søknad.

Nord Troms og Finnmark: Sammenknytning av løyper mellom kommuner:

Nordreisa kommune mener at bestemmelsen i retningslinjer fra Miljøverndepartementet om at det ikke kan opprettes nye løyper hvis en ikke kutter tilsvarende i eksisterende løypenet sløyfes. Disse retningslinjene, som ikke er forskriftsfestet, hindrer i dag revisjon av scooterløypene i Nord Troms og Finnmark.

Siste setning i ny § 4a punkt c *Det skal søkes å unngå løype i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra tekniske inngrep.* -strykes.

---

Poastačujuhus/Postadresse:

Fitnančujuhus/Besøksadresse:

Telefovdna/Telefon:  
Telefaksa/Telefaks:

Organisašuvdnanr/Org.nr:

E-poasta/E-post:

Interneahtta/Internett:  
www.kafjord.kommune.no

Dette begrunnes med scooterløyper aldri tidligere har vært definert som ett inngrep etter denne definisjonen og mener vi det er feil å ta den med her.

#### Økonomiske og administrative konsekvenser

Nordreisa kommune mener at ansvaret for drift og vedlikehold av det regionale- og nasjonale løypenettet i Nord Troms og Finnmark flyttes fra kommunene til Staten og at det etableres brukerbetaling for å finansiere dette på lik linje med Sverige og Finland.

#### Motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt utenom ordinær jakt.

Forslaget støttes.

#### Oppheving av §5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende)

Forslaget støttes

#### Behandling av dispensasjoner

Nordreisa kommune mener at Motorferdselsloven må endres slik at det kan åpnes for at kommunene kan ilegge gebyr ved behandling av dispensasjonssøknader.

Miljøverndepartementet har 30.mai 2013 sendt forslag på endring av forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag på høring.

Forskriften åpner for lage en forsøksordning med etablering av scooterløyper i 40 kommuner. Disse vil komme tillegg til kommunene i Finnmark og Nord Troms som i dag har rekreasjonsløyper.

Videre inneholder den forslag på endringer av forskriften for rekreasjonsløyper for Finnmark og Nord Troms. Videre i saken har vi behandlet dette.

Høringsfrist er 27.juni. 2013

Miljøverndepartementet skriver følgende i høringsbrevet:

#### Nord-Troms og Finnmark: Adgang til å etablere tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter til det åpne løypenettet

*I Nord-Troms og Finnmark er det med hjemmel i motorferdselloven § 5 annet ledd og nasjonal forskrift § 4 etablert snøscooterløyper for allmennheten. Løypene er lagt ut av Fylkesmannen etter forslag fra kommunene.*

*Regelverket for transport i utmarksnæring hjemler kun transport av materiell og utstyr (jf. nasjonal forskrift § 5a) og åpner ikke for persontransport med snøscooter gjennom utmark til disse åpne løypene. I likhet med lokalbefolkningen må reiselivsbedrifter som ikke holder til ved en åpen løype frakte sine gjester til løypa på annen måte enn ved å kjøre snøscooter gjennom utmark.*

*I utgangspunktet mener departementet at reiselivsnæringens behov for tilgang til løypene søkes dekket ved at de åpne løypetraseene legges slik at de i størst mulig grad tilfredsstillter behovet til både lokalbefolkningen og reiselivsnæringen.*

*Begrensningen til transport av materiell og utstyr gir imidlertid ikke nødvendigvis like god mening i Troms og Finnmark, der det er anledning til å ha åpne snøscooterløyper, som i resten av landet, særlig ikke der hvor avstanden mellom reiselivsbedriften og løypa er kort.*

*Departementet foreslår derfor at det åpnes for at kommunen skal kunne gi tillatelse til reiselivsbedrifter for kjøring til de åpne løypene fra bedriften såfremt strekningen*

gjennom utmark ikke overstiger 500 meter. Slike løyper skal fungere som rene tilførselsløyper. Rasting og leirslagning skal ikke skje langs tilførselsløypa, men langs de åpne løypene der dette ut fra sikkerhetsmessige og praktiske grunner aksepteres i en avstand på inntil 300 meter fra merkestikkene.

Departementet foreslår at tillatelse til kjøring til de åpne løypene fra reiselivsbedrifter bare skal kunne gis for kjøring i grupper med guide. Tillatelse bør videre bare kunne gis til virksomheter som oppfyller kravene i gjeldende forskrift § 5 a. Det vil si at virksomheten må være registrert i Enhetsregisteret og at tillatelse ut over en prøveperiode på to år bare kan gis til virksomheter som kan dokumentere en samlet omsetning som gjør at virksomheten er momspliktig. Tillatelsen skal i så fall kunne forlenges med inntil fire år av gangen.

#### Nord-Troms og Finnmark: Sammenknytning av løyper mellom kommuner

Det er i dag et omfattende løypenettverk i Nord-Troms og Finnmark, jf. særordningen for disse fylkene som er omtalt foran. I henhold til retningslinjer fra Miljøverndepartementet har hovedregelen de senere årene vært at det ikke opprettes nye løyper etter denne ordningen uten at det kuttes tilsvarende lengde i eksisterende løyper. I konkrete tilfelle kan det likevel være forhold som tilsier at dette prinsippet bør fravikes. Departementet ser særlig at dette kan være aktuelt der det gjelder sammenknytning av eksisterende løyper over kommunegrenser. Departementet vil derfor åpne for at slik sammenknytning som hovedregel skal kunne skje uten krav om kutt i eksisterende løype. Det samme gjelder for sammenknytning av løyper mellom kommuner som grenser til Finland og løyper på finsk side. Departementet vil komme tilbake til dette i eget skriv.

#### Motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt utenom ordinær jakt

Motorferdselregelverket gir i dag ingen hjemmel for bruk av motorkjøretøy i forbindelse med søk etter skadet storvilt, forårsaket av for eksempel påkjørsel. I § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst heter det at «Den som utenom ordinær jakttid eller fellingsperiode kommer over skadet storvilt eller kongeørn som er påført store lidelser og ikke kan leve eller bli frisk, skal umiddelbart melde dette til kommunen. Kommunen skal sørge for avlivning dersom dyret ikke kan bli friskt.» Ved kollisjoner mellom storvilt og motorkjøretøyer er det kommunens oppgave å sørge for at viltet ikke lider unødvendig. Det betyr at kommunen må sørge for ettersøk og avlivning hvis dyret ikke er dødt. Ved ettersøk og avlivning av skadet storvilt er det av stor betydning å få gjennomført dette på en rask og effektiv måte. I de tilfeller ettersøket foregår i regi av kommunen, er det i veiledningen til § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst åpnet for å benytte hjelpemidler som ikke er tillatt under ordinær jakt, for eksempel bruk av motorkjøretøyer. Kommunen kan overlate dette arbeidet til andre, men kommunen har ansvar for at det blir gjort og at det blir utført på riktig måte.

Adgangen til bruk av hjelpemidler gjelder ikke for jegere og jaktlag som foretar ettersøk i egen regi under ordinær jakt. Her vil viltloven §§ 20 og 21 gjelde. Departementet foreslår at det tas inn en direkte hjemmel i motorferdselsforskriften som åpner for bruk av motorkjøretøy til dette formålet. Adgangen til bruk av motorkjøretøy vil være klart begrenset til ettersøk i kommunal regi, og til tilfeller der kommunen mener det er hensiktsmessig med bruk av motorkjøretøy ut fra dyrevelferdsmessige grunner.

#### Oppheving av 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende)

Nasjonal forskrift § 5 a åpner for at kommunen kan tillate transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring. Bestemmelsen ble tatt inn i forskriften etter en forskriftsendring i 2009. I rundskriv T-6/09 skriver Miljøverndepartementet følgende: «Departementet regner det som sannsynlig at forskriften § 5 første ledd bokstav d vil få liten praktisk betydning etter vedtakelsen av ny § 5a, og vil ved senere revisjon foreslå denne opphevet.»

Bestemmelsen i § 5 første ledd bokstav d gir kommunen anledning til å tillate "kjøring i utmarksnæring for fastboende". Bestemmelsene overlapper hverandre i stor grad, noe som skaper noe usikkerhet vedrørende bruken av bestemmelsene og forholdet dem imellom, herunder også forholdet til dispensasjonsbestemmelsen i forskriften § 6. Bestemmelsene skiller seg fra hverandre i hovedsak ved at § 5 første ledd bokstav d gjelder snøscooter, mens § 5a gjelder motorkjøretøyer, også på barmark, ved at § 5 første ledd bokstav d åpner for persontransport i visse tilfeller (eks. transport av gjester til utleiehytter), mens § 5a er begrenset til transport av materiell og utstyr og ved at § 5 første ledd bokstav d ikke stiller nærmere krav til omfanget av inntjening. Etter § 5a kreves registrering i enhetsregisteret og en forlengelse utover to år er betinget av momsplikt.

Departementet mener det er uhensiktsmessig å ha to bestemmelser i samme forskrift som hovedsaklig regulerer det samme, og foreslår at § 5 første ledd bokstav d oppheves. Departementet antar at den selvstendige betydning § 5a har i dag i all hovedsak er knyttet til tillatelser til persontransport, spesielt transport til utleiehytter. Departementet mener slik transport bør vurderes gjennom søknad om dispensasjon etter forskriften § 6.

Adgang til å etablere tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter til det åpne løypenetet.

Forslaget går ut på at det kan etableres tilførselsløyper på inntil 500 meter som kun skal brukes som tilførselsløyper av næringsdrivende hvor det benyttes guide.

Vi mener forslaget setter for rigide begrensninger for dette formålet. Dette gjelder både i forhold til antall meter og bruken av løypene. Forslaget legger opp til at de kun skal brukes som næringsløyper og kjøring skal skje i grupper sammen med guide.

Vi mener at kommunene skal kunne vurdere lengden av løypen i forbindelse med en helhetlig saksbehandling av en slik søknad.

Nord Troms og Finnmark: Sammenknytning av løyper mellom kommuner

Forslaget åpner her for at det kan opprettes nye sammenknytningslinjer uten at det foretas kutt i det eksisterende løypenetet. Denne bestemmelse har vært der i de siste åra og har medført at det kun er gjort mindre justeringer av løypenetet i Nord Troms og Finnmark.

Vi foreslår at denne bestemmelsen oppheves fullt ut. Ved revisjon av løypenetet vil en da vurdere hvert enkelt innspill uten å ha denne begrensningen liggende i bunn.

Videre vil vi påpeke et annet forhold ved at løypene nå har blitt regionale (sammenhengende løypenet i Nord Troms og Finnmark og at de går over landegrensene. Slik var det ikke da løpene kom på slutten av 1980 tallet, da var det lokale løyper i hver kommune. Slik det er i dag så har hver kommune ansvaret for driftingen av løypene i sin kommune. Kommunene bruker i dag flere hundre tusen for å opprettholde løypenetet som er åpent for alle å bruke. Vi mener at dette må endres til slik de gjør det i Sverige og Finland. Der er løypenetet brukerbetalt ved at alle som skal kjøre på løypene må betale en løypeavgift. Denne avgiften går til å drifte og vedlikeholde løypenetet.

Motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt utenom ordinær jakt.

Forslaget støttes.

Oppheving av §5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende)

Forslaget støttes

Nytt punkt

Kommunen behandler hvert år flere hundre søknader om dispensasjon etter motorferdelsloven. Pr i dag er det ikke hjemmel til å gebyrbelegge denne tjenesten. Vi bruker i dag flere mnd verk på denne behandlinga, og synes derfor det må gis en hjemmel slik at kommunene kan ta gebyr for denne tjenesten.

Dearvvuodaiguin/Med hilsen

Birger Olsen

Saksbehandler, direkte innvalg: 77719257

Vedlegg

1 Høring