



Miljøverndepartementet
Pb 8013 Dep
0030 OSLO

Oslo, 27. juni 2013

Referanse: 118562- 34

HØRINGSUTTALELSE OM NYE REGLER FOR MOTORFERDSEL

Utmarkskommunenes Sammenslutning (USS) viser til høringsbrev av 30. mai 2013 fra Miljøverndepartementet med forslag til endringer i forskrift om motorferdsel. USS avgir med dette sin høringsuttalelse.

1 INNLEDENDE BEMERKNINGER

Regjeringen varslet endringer i reglene om motorferdsel på Miljøverndepartementets hjemmesider 14. mars i år. Regjeringens forslag ble også presentert og omtalt i Stortingets debatt om motorferdselslovgivningen 21. mars.

USS finner det oppsiktsvekkende at høringsforslaget som nå er fremmet på flere punkter fraviker fra den ordningen regjeringen varslet i mars. Det er gjort vesentlige endringer fra de forutsetninger som fremgikk av ordlyden i Regjeringens kunngjøring, og slik ordningen ble presentert for Stortinget i den påfølgende stortingsdebatten. Endringene innebærer *mindre* lokal forvaltning enn det som ble forespeilet. USS vil redegjøre nærmere for dette nedenfor.

USS vil understreke at organisasjonen og de 82 medlemskommunene ikke deler Regjeringens syn om at det er nødvendig eller rimelig med en ny forsøksordning for fire nye år som innebærer en fortsatt forskjellsbehandling av kommuner med og uten myndighet til å regulere snøskuterferdsel i fastlagte traseer.

2 OM GRENSEKOMMUNENE OG ADGANGEN TIL Å ETABLERE TILFØRSELSLØYPER TIL SVERIGE

I kunngjøringen på Miljøverndepartementets hjemmesider av 14. mars 2013 står det at *«kommuner som grenser mot Finland og Sverige skal kunne etablere tilførselsløyper til løypenettet her.»*

Dette ble også bekreftet i Stortinget av statsråd Bård Vegar Solhjell i stortingsdebatten 21. mars 2013, jf. referat på Stortingets hjemmesider:

«Kommunar som grensar mot Finland og Sverige, vil kunne etablere tilførselsløyper til løypenettet der. I kommunar i Troms og Finnmark der det allereie er lov med fornyelseskjøring i etablerte løyper, vil det verte enklare å knyte løypenett saman over kommunegrensene og økt moglegheit til å køyre frå reiselivsanlegg til løypenettet.»

Forslaget fra departementet er på flere viktige punkter i motstrid til hva Regjeringen og miljøvernministeren forespeilet grensekommunene:

- Det er ikke kommunene – men staten ved fylkesmannen – som i høringsforslagets § 4a i motorferdselsforskriften gis myndighet til å etablere tilførselsløyper.
- Siden grensekommunene til Finland allerede har en ordning hvor fylkesmannen kan innvilge slik tilførselsløype til det finske løypenettet, blir det i henhold til høringsforslaget ingen endring for grensekommunene mot Finland, slik det ble forespeilet i mars. Det er i forslaget bare grensekommunene mot Sverige som får adgang til en ordning som tilsvarer den som eksisterer for grensekommuner til Finland.
- At alle grensekommunene «skal kunne etablere» er i høringsforslaget endret til at fylkesmannen «kan» etablere tilførselsløype etter forslag fra kommunestyret – fylkesmannen kan med andre ord avslå en kommunes ønske om slik tilførselsløype. Fylkesmannen kan også henvise nabokommuner til å samarbeide om felles tilførselsløype dersom det er mer skånsomt for naturmangfold og friluftsliv.

Det ble også i det offentlige ordskiftet skapt inntrykk av at regjeringens ordning innebar at grensekommunene ville få myndighet som innebar en langt videre adgang til å etablere løyper enn det høringsforslaget nå legger opp til. Blant annet ga regjeringspartienes egne stortingsrepresentanter uttrykk for dette i stortingsdebatten.

Stortingsrepresentant Heidi Greni fra Senterpartiet sa i stortingsdebatten 21. mars 2013 (iht. referat på Stortingets hjemmesider):

«Jeg er veldig opptatt av lokal forvaltning av motorferdsel i utmark. Jeg har lenge ønsket at kommunene skal få mulighet til å opprette rekreasjonsløyper for snøscootere. Derfor er jeg glad for at regjeringen nå har varslet at det kommer en sak til Stortinget som langt på vei

imøtekommer dette. Grensekommunene skal få mulighet til å opprette løypene, pluss 40 forsøkskommuner. I alle kommuner i landet vil det bli mulighet for næringskjøring og nye arbeidsplasser knyttet til turisme – scootersafari. Dette er et langt steg i riktig retning.» (Vår understreking)

Storingsrepresentant Olov Grøtting fra Senterpartiet uttalte i samme stortingsdebatt:

«Vi har, etter mye diskusjon regjeringspartiene imellom, funnet fram til en omforent løsning. Det kompromisset innebærer at vi vil gi 40 kommuner muligheten til å ha en prøveordning, som mange har sagt her før, men i tillegg – og det er det slett ikke mange som har sagt – skal alle grensekommunene få muligheten til å anlegge snøscooterløyper.» (vår understreking)

Representant Grøtting uttalte også:

«Vi skal ikke gjøre det til en lokal debatt, men jeg ble utfordret av Fremskrittspartiets representant fra Hedmark på hvordan jeg kunne være fornøyd med forslaget regjeringen vil legge fram. Hedmark har 23 kommuner. Det er åtte grensekommuner som gjennom forslaget får mulighet til scooterkjøring. De fleste andre kommunene kan søke om rekreasjonskjøring. Alle 23 kommunene kan søke om næringskjøring. Derfor vil vi gjennom det kommende forslaget legge til rette for næringsutvikling i Hedmark, og derfor kan jeg stemme mot dette Dokument 8-forslaget med god samvittighet.» (vår understreking).

I mangel av utfyllende og detaljert informasjon om hva ordningen ville innebære, ga uttalelsene fra regjeringspartienes representanter store forventninger i grensekommunene. Nå står det derimot presisert i høringsforslaget fra departementet at grensekommunene *ikke kan bruke § 4 a til etablere løyper for turkjøring i grensekommunene*. Dersom grensekommunene ønsker å etablere rekreasjonsløyper i kommunen i henhold til plan- og bygningsloven, må også grensekommunene søke om å få være med i den nye forsøksordningen fra 2014-2018.

SVs representant Lars Egeland uttalte seg også i stortingsdebatten om formålet med den nye ordningen for grensekommunene, og understreket her (jf. stortingsreferatet):

«Nettopp på spørsmål fra noen av grensekommunene er det åpnet for muligheten til å lage løyper inn i det svenske løypenettet – ikke for å jage turistene over til Sverige, men nettopp for – etter spørsmål fra grensekommunene – å kunne lage et turisttilbud også i Norge.»

I høringsnotatet fremgår det at eneste angitte formålet med tilførselsløype er tilgang for norske skuterkjørere på det svenske løypenettet. Alle vilkår og forutsetninger for etablering av tilførselsløyper underbygger kun dette formålet, jf. høringsbrevet side 7-8:

«Formålet med løypene skal være tilgang til det svenske løypenettet, og legging av løypetrase skal gjenspeile dette. Hjemmelen kan ikke benyttes til å etablere løyper for generell turkjøring i grensekommunene. Løyper kan legges via en nabokommune dersom det vil være mer skånsomt for naturmangfold og friluftsliv om nabokommuner samarbeider om en tilførselsløype.»

Utgangspunktet når løypetraseen skal fastsettes må være korteste vei fra utgangspunktet og til grensen der påkobling til løypenett skal skje. Det må tas høyde for tilrettelegging av infrastruktur i form av parkeringsplass mv.»

Høringsforslaget fra departementet ivaretar ikke ønsket om også å tilrettelegge for turistnæring på norsk side. Siden tilførselsløypa må legges korteste vei fra utgangspunktet og til grensen der påkobling kan skje, er det ikke gitt at tilkoblingsløyper legges inn til aktuelle turisttilbud på norsk side. For svenske skuterkjørere vil det trolig være begrenset interesse for å ta korteste «blindvei» inn til en parkeringsplass i Norge. Riktignok kan det for enkelte steder som får en tilførselsløype være et visst potensial for økt virksomhet med tilkobling til det svenske løypenettet, men dette vil begrense seg til få, utvalgte steder slik denne ordningen nå er foreslått utformet. Når antall tilkoblingsløyper også skal begrenses, vil ikke alle grensekommuner få slik løype med mulighet for å tiltrekke seg flere svenske turkjørere.

USS mener forslaget om rene *tilførselsløyper* til Sverige er prinsippløst og inkonsekvent: Regjeringen er i tvil om norsk natur og friluftsliv tåler tilrettelegging av skuterløyper under norsk myndigheters regulering. Dersom man anser skutertrafikk regulert i løyper som et miljøproblem på norsk side av grensen, er det ingen grunn til at det ikke utgjør et tilsvarende problem på svensk side.

USS mener Norge bør ta ansvar for å regulere norsk skutertrafikk i Norge, fremfor å legge til rette for løyper som kun har til hensikt å lempe utfordringene over til våre naboland. Også i svensk motorferdselsforvaltning søkes en balanse mellom ulike hensyn og brukerinteresser i naturen. Interesser for miljø og friluftsliv på svensk side er neppe udelt positive til den skjevfordelingen norske myndigheter med dette legger opp til. Selv om Sverige har etablerte skuterløyper, er miljøbelastningen fra snøskuter ikke bare et spørsmål om bruk av eksisterende løyper kontra nye løyper, men hvor mange skutere og hvor mye støy som tolereres på et område. Det er mest rimelig å åpne for egne løyper der det er et ønske og behov for dette, for deretter å åpne for en utveksling mellom det svenske og norske løypenettet. Slik kan både belastninger og turistgevinster fordeles mellom landene blant de kommuner som ønsker en slik utveksling.

3 UTVIDET ADGANG TIL NÆRINGSKJØRING, NYTT FJERDE AVSNITT I FORSKRIFTENS § 4

Regjeringen ønsker å utvide adgang til næringskjøring ved å «*åpne for fornøyleseskjøring som del av utmarksnæring i form av snøscootersafari etter løype*». Det forutsetter løyve, men utover dette er det ikke utdypet i høringsnotatet hvordan en slik ordning er tenkt regulert, og det bes om innspill fra høringsinstansene vedrørende dette.

USS forstår forslaget slik at det er meningen at det skal kunne åpnes for slik turistkjøring i alle kommuner. Av den sparsomme informasjon som er gitt fremgår det at man kan legge til rette for fornøyleseskjøring i regi av reiselivsbedrifter etter *løyper*, jf. ordlyden i høringsbrevet. USS er i tvil om hvilke løyper det her siktes til, tatt i betraktning at Regjeringens forslag nettopp ikke gir åpning for å etablere slike løyper (med unntak av midlertidig forsøk i 40 kommuner). Er det meningen at kommuner kan anlegge løyper for fornøyleseskjøring, men forbeholde kjøring i disse til turister på skutersafari? Uten en nærmere klargjøring av vesentlige forutsetninger for en slik ordning er det vanskelig for høringsinstansene å uttale seg om dette.

4 OM NY FORSØKSORDNING

USS mener det foreligger tilstrekkelig kunnskap og beslutningsgrunnlag etter mange års erfaringer med den tidligere forsøksordningen og evalueringen av dette, og mener at alle kommuner bør få adgang til å bruke plan- og bygningsloven for etablering av løyper. USS er verken for eller imot liberalisering av motorferdselen, men mener etablering av løyper bør være gjenstand for lokaldemokratiske vurderinger og valg. USS har tidligere også redegjort for organisasjonens syn på dette i korrespondanse og møter med departementet.

Regjeringen ønsker en ny forsøksordning med det formål å undersøke *virkningene av at kommunene gis myndighet til å etablere snøscooterløyper* i snødekt utmark og på islagte vassdrag, jf. forskriftforslagets formålsbestemmelse i § 1. Når det skal etableres et nytt forsøk, er USS opptatt av at dette innrettes slik at det angitte formålet oppnås: Hvis det skal kartlegges virkninger av at kommunene gis myndighet til å etablere løyper for fornøyleskjøring, må det også vurderes i hvilken grad kommuner *ikke* benytter seg av sin myndighet til å anlegge skuterløyper. Selv om departementet vil velge ut kommuner med ulikt folketall og bosettingsmønster, ulik geografi og kommuner som i dag har ulikt omfang av snøscooterkjøring, vil utvalget likevel være begrenset til de kommuner som selv aktivt søker om å få delta. Det er grunn til å tro at det i hovedsak er kommuner som i utgangspunktet *ønsker* å etablere skuterløyper som vil søke om å få være med på forsøksordningen, og det vil gi et skjevt utvalg som til sammen ikke gir et representativt og helhetlig bilde av virkningene av lokal myndighet. Til sammenlikning ble det i forrige forsøk invitert 8 kommuner, hvor også «restriktive» og «liberale» kommuner var blant utvelgelsesfaktorene (NINA Rapport 90 side 12). Dette synliggjorde også at noen av forsøkskommunene ikke ønsket å etablere slike løyper.

USS mener den beste måten å sikre et mest mulig sannferdig erfaringsgrunnlag med en ny forsøksordning, er å la den midlertidige forsøksordningen få virkning for alle kommuner. Slik vil man samtidig også få slutt på den langvarige, og etter hvert urimelige, forskjellsbehandlingen mellom de kommuner som er utenfor og innenfor ordningen med lokal planmyndighet på dette området. Hvorvidt den nye forsøksordningen vil stå seg rettslig overfor en prøving ut fra et offentligrettslig likhetsprinsipp, har USS ikke vurdert.

5 ØVRIGE ENDRINGSFORSLAG

USS støtter forslagene om å gi reiselivsbedrifter adgang til å etablere tilførselsløyper til det åpne løypenettet i Nord-Troms og Finnmark, men vil bemerke at begrensingen på 500 meter gjennom utmark er for rigid. Det bør være opptil kommunene å vurdere hvor det bør legges slik tilførselsløype fra reiselivsbedrift til *nærmeste* løype. USS støtter for øvrig økt adgang til å knytte sammen løyper over kommunegrensene i Nord-Troms og Finnmark, samt forskriftsfesting av gjeldende praksis med adgang til bruk av motorisert kjøretøy ved kommunens ettersøk og avliving av skadet vilt. USS har heller ikke bemerkninger til forslaget om å oppheve motorferdselforskriftens § 5 første ledd bokstav d.

6 GEBYR FOR SAKSBEHANDLING AV MOTORFERDSELSSAKER

USS vil benytte anledningen til å påpeke at mange kommuner behandler en stor mengde søknader om motorferdsel, og bruker mye saksbehandlingsressurser på dette. Flere av våre medlemskommuner etterlyser derfor behov for en hjemmel i motorferdselloven til å kreve inn saksbehandlingsgebyr, slik det er for en rekke andre typer søknader som krever kommunal eller annen offentlig søknadsbehandling. En slik hjemmel er tidligere også foreslått av DN i lovforslaget fra 2007, og ble i høringen den gang også støttet av en rekke kommuner. Et slikt gebyr vil styrke saksbehandlingskapasiteten i kommunene, og trolig også bidra til å redusere antallet søknader som har liten mulighet til å få tillatelse, eller som er av mindre viktighet for søkeren.

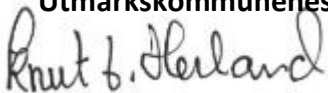
7 HØRINGSFRISTENS LENGDE

USS vil avslutningsvis påpeke at høringsfristen er satt til under fire uker fra da høringsbrevet er datert.

Høringsfristen skal normalt være tre måneder, og ikke mindre enn seks uker, jf. utredningsinstruksen punkt 5.2. Kortere frist kan fastsettes i henhold til instruksens punkt 1.3 når *særlige omstendigheter* gjør det nødvendig. En beslutning om forkortet høringsfrist skal være skriftlig og begrunnet, og den skal følge saken. USS kan ikke se at det foreligger slike særlig omstendigheter, og det er heller ikke gitt noen begrunnelse for at høringsfristen er kortere enn det utredningsinstruksen krever. Selv om det er et ønske å få ordningen etablert før kommende snøskutersesong, kan det oppnås med ordinær høringsfrist.

Med vennlig hilsen

Utmarkskommunenenes Sammenslutning



Knut J. Herland
Leder