



## Klima- og miljødepartementet

Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

Politidirektoratet

Deres referanse:  
20/1315

Vår referanse:  
20/57339 - 26

Dato:  
07.07.2020

## **POLITIDIREKTORATETS HØRINGSSVAR- TILLATELSE TIL BRUK AV SNØSKUTER TIL HYTTE (OPPHEVING AV 2,5 KM-GRENSEN MM)**

Det vises til Klima- og miljødepartementets høringsbrev av 30.04.2020 med forslag til endringer i reglene for tillatelse til å bruke snøskuter for å frakte bagasje og utstyr til hytte.

Politidirektoratet har forelagt høringen for Økokrim og samtlige politidistrikter. Vi har mottatt innspill fra Økokrim, Vest og Sør-Vest politidistrikt og disse følger vedlagt.

Forslaget innebærer å fjerne vilkåret om at kommunen bare kan gi tillatelse til å bruke snøskuter for å frakte bagasje og utstyr til hytte dersom hytta ligger minst 2,5 km fra brøytet vei, og det ikke er mulighet for leie og transport i området. Departementet forutsetter at forslaget vil medføre at langt flere hytteeiere vil kunne gis tillatelse til å bruke egen snøskuter til hytta til transport av bagasje og utstyr.

Politidirektoratets innspill begrenser seg til to av de drøftede virkninger i høringsnotatet; hensynet til naturmangfoldet og mulighet for kontroll av etterlevelse av bestemmelsene.

### *Hensynet til naturmangfoldet*

Ulovlig skuterkjøring er omhandlet i stortingsmelding om miljøkriminalitet (Meld. St. (2019-2020)). Regjeringens stortingsmelding peker på at både lovlig og ulovlig motorferdsel kan forstyrre fugle- og dyreliv, særlig i sårbare perioder som hekketid. Økt motorferdsel vil øke den totale belastningen på naturmangfoldet. Dispensasjonsreglementet bør derfor etter Politidirektoratets mening utformes slik at hensynet til sårbare arter og områder skjermes på best mulig måte, samtidig som at behovet for nødvendig transport av gods og passasjerer tilfredsstilles. Vi viser for øvrig til Økokrims innspill på dette punkt.

### *Mulighet for kontroll av etterlevelse*

Departementet skriver i høringsnotatet at økt kjøring på lovlige dispensasjoner potensielt også kan medføre noe økning i den ulovlige kjøringen, hvilket igjen kan bety behov for økt kontrollomfang.

Politidirektoratet

Politidirektoratet mener det er grunn til å tro at omfanget av motorisert ferdsel i utmark vil øke med den foreslåtte forskriftsendringen, noe som igjen vil medføre økt behov for kontroll. Vi viser til at det allerede er utfordrende for politiet å kontrollere og håndheve forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag slik forskriften er formulert i dag. Både Økokrim og Vest politidistrikt fremholder at gjennomføring av kontroll er ressurskrevende da politiet blant annet er avhengig av et større apparat for å gjennomføre kontroller, herunder bruk av helikopter og mye personell, og det vises til at trenden er at mengden kontroller politiet gjennomfører i utmark har gått ned. Økokrim viser videre til at Miljødirektoratets kontroll med snøskuterkjøring har resultert i 108 anmeldelser i årets sesong, hvilket er en betydelig økning fra 53 anmeldelser i fjor. Doblingen i antall anmeldelser skjer på tross av at Miljødirektoratet har gjennomført færre kontroller enn i fjor grunnet koronasituasjonen. Også flere politidistrikt, herunder Vest politidistrikt, rapporterer om økte utfordringer med ulovlig motorferdsel i utmark.

I stortingsmeldingen om miljøkriminalitet fremgår det at det allerede i dag er en svært lav oppdagelsesrisiko, og at antallet anmeldelser ikke gjenspeiler de faktiske forholdene når det gjelder omfanget av den ulovlige kjøringen. Det er Politidirektoratets oppfatning at oppdagelsesrisikoen vil reduseres ytterligere dersom man øker volumet på kjøringen gjennom økte tillatelser.

Politidirektoratet ser at fjerning av gjeldende avstandsbegrensning kan medføre økning i både omfang av kjøring, samt i antall snøskutere. Flere tillatelser gir også risiko for økning i ulykker, herunder utløsning av snøskred. Begge disse forholdene tilsier at det foreligger økt kontrollbehov. En oppmykning bør dermed etter Politidirektoratets mening ikke gjøres på en slik måte at kontroll og håndheving kompliseres ytterligere slik at det blir mer krevende å kontrollere om kjøringen er lovlig. For politiet vil det innenfor den totale oppgaveporteføljen kunne være utfordrende å prioritere økt kontroll innenfor gjeldende ressurs- og budsjettammer. Av hensyn til kontroll og subjektiv oppdagelsesrisiko bør derfor tillatelsen være knyttet til strenge og klare vilkår. Strenge vilkår vil etter Politidirektoratets mening sannsynligvis kunne motvirke at personer med tillatelse fristes til å kjøre i strid med vilkår. I stortingsmeldingen om miljøkriminalitet pekes det også på at streng dispensasjonspraksis i enkelte områder gir seg utslag i mindre ulovlig kjøring. Politidirektoratet viser imidlertid til at vilkårene ikke må være utformet slik at det vil være krevende for politiet å kontrollere om kjøringen er lovlig.

I høringsnotatet er det foreslått to alternative forslag til endring av forskriften § 5 første ledd bokstav c, hvorav det strengeste alternativet har vilkår om fastsatt kjøretasé, vilkår knyttet til mulighet for leiekjøring og maksimalt antall turer per sesong. Disse vilkårene sammenholdt med at lovlig kjøring begrenses til transport av materiell og utstyr, vil etter Politidirektoratets oppfatning bidra til å motvirke skjult forlystelseskjøring, samt forenkle politiets ressursbruk, kontroll og håndheving. Av hensyn til dette støtter dermed Politidirektoratet det strengeste forslaget, som lyder:

*c) eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom brøytet bilveg og hytte når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a. Kommunen skal i tillatelsen fastsette maksimalt antall turer pr. sesong, og kartfeste hvilken trasé som skal benyttes.*

Som departementet skriver i høringsnotatet opplever Statens naturoppsyn i dag at kommunen gir mange dispensasjoner til kjøring til hytte uten at de er kontrollerbare fordi de mangler kartfestet trasé, ikke inneholder begrensninger i antall turer eller stiller krav om kjørebok. Dette understreker behovet for klarere retningslinjer for å sikre lik håndheving av regelverket, og at dette lar seg hensiktsmessig kontrollere.

Økokrim viser til at tillatelsen bør være knyttet til en rekke vilkår som må være oppfylt for at turen skal være lovlig, slik at kjøringen er kontrollerbar. Økokrim mener at tillatelser som utstedes bør være personlige, avgrenset til sted og tidsrom og om mulig være digitalt tilpasset med sporingsenhet for kontrolløyemed. Vest politidistrikt mener videre at det bør klargjøres hva som ligger i begrepet "eier". Distriktet viser blant annet til at mange hytter har flere eiere. Videre fremstår det som uklart om tillatelsen skal være personlig eller om hustrandsmedlemmer og eventuelle leietakere også kan gis tillatelse.

Økokrim påpeker for øvrig i sitt innspill at det er viktig at eventuell sanksjonering av lovovertrедelser søkes å være så enhetlig og forutsigbar som mulig uten hensyn til lokale forhold og involverte parter. Det er således viktig at regelverket praktiseres likt i hele landet, og at det foreligger informasjon om regelverket tilpasset både kommunene som utsteder tillatelser og motorførere som søker dispensasjon før eventuelle regelendringer trer i kraft.

Politidirektoratet ber departementet ta med seg innspillene til Økokrim og Vest politidistrikt inn i det videre arbeidet med forskriften.

For øvrig vises det til at straffebestemmelsen for overtredelse av motorferdselloven, jf. § 12 kun gir adgang til bøtestraff. Vest politidistrikt påpeker i sitt innspill at dette gir en dårlig signaleffekt. Økokrim mener at det bør vurderes hvorvidt strafferammen i motorferdselloven bør heves til fengselsstraff da dette vil kunne ha en allmennpreventiv effekt, samt ses i sammenheng med motorferdsellovens betydning som miljølov. Politidirektoratet støtter dette og viser i den forbindelse til at det i stortingsmeldingen om miljøkriminalitet også foreslås å heve strafferammen i motorferdselloven.

Med hilsen

**Morten Rustad**  
*Fung. seksjonssjef*

**Amanda Baann Asdal**  
*Rådgiver*

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*

Vedlegg:

Motorferdsellov høring 2020 pkl merknader

Høringsinnspill Vest pdi

Høring - tillatelse til bruk av snøskuter til hytte (oppheving av 2,5 km-grensen mm) - Sør-Vest pdi

Kopi:  
Justis- og  
beredskapsdepartementet

Postboks 8005 Dep

0030

Oslo



## Politidirektoratet

Deres referanse:  
20/57339 - 4

Vår referanse:

Dato:  
25. juni 2020

### Høringsuttalelse til endring i reglene for når det kan gis tillatelse til bruk av snøskuter til hytte (oppheving av 2,5 km-grensen mm)

Vi viser til høringsbrev fra Klima- og miljødepartementet den 30. april 2020 samt brev av 8. mai 2020 fra POD vedrørende denne høring.

ØKOKRIM har kommentarer til to momenter som drøftes i høringsbrevet. Det gjelder hensynet til naturmangfoldet og muligheter for kontroll av etterlevelse av regelverket. Videre mener ØKOKRIM at strafferammen i motorferdselloven bør heves.

Ulovlig skuterkjøring er omhandlet både i stortingsmelding om miljøkriminalitet (Meld. St. (2019-2020 kap 4.9)) og i ØKOKRIM sin trusselvurdering for 2020. I begge disse dokumenter er det pekt på utfordringene ved at illegal motorisert ferdsel påvirker natur- og miljø, herunder at det er betydelige mørketall forbundet med statistikken som følge av lav oppdagelsesrisiko. ØKOKRIM mener en oppmykning av regelverket som vil gi større adgang til å utstede dispensasjoner vil kunne forsterke denne trenden.

#### Hensynet til natur og miljø

I stortingsmeldingen om miljøkriminalitet er det redegjort for at ferdsel og annen menneskelig aktivitet kan innebære forstyrrelser og skade på vilt, og slitasje på jordsmonn og vegetasjon (kap 4.9 s. 65). Påvirkningen vil avhenge av faktorer som blant annet omfang og intensitet. For eksempel vil motorisert ferdsel over et begrenset tidsrom og -område kunne ha mindre negativ påvirkning enn ferdsel som finner sted gjennom det meste av året og over store deler av et område.

Regjeringen fremholder i stortingsmeldingen at miljøkriminalitet i mange tilfeller kan ha direkte konsekvenser for målene i klima- og miljøpolitikken (kap 4.9 s.65). Blant annet trekkes det frem at den samlede effekten av mange små lovbrudd kan være en betydelig belastning for utsatte miljøverdier.

ØKOKRIM mener kunnskap om hvilke faktorer som har størst negativ påvirkning på

natur og miljø bør være hensynstatt i eventuelle endringer av dispensasjonsreglementet i motorferdselloven. På den måten kan sårbare arter og områder skjermes på best mulig måte, samtidig som behovet for nødvendig transport av gods og passasjerer tilfredsstilles.

ØKOKRIM slutter seg i denne sammenheng til det som skrives i stortingsmeldingen om miljøkriminalitet i kapittel 4.9 s. 65, at mer motorisert ferdsel vil øke den samlede belastningen på naturmangfoldet, spesielt for fugl og pattedyr.

### **Kontroll av etterlevelse**

Miljødirektoratets oppsyn med snøskuterkjøring har resultert i 108 anmeldelser i årets sesong, en betydelig økning fra 53 anmeldelser i fjor. Doblingen i antall anmeldelser skjer på tross av at Miljødirektoratet har gjennomført færre kontroller enn i fjor grunnet koronasituasjonen. Også flere politidistrikt rapporterer om økte utfordringer med ulovlig motorferdsel i utmark.

ØKOKRIM mener det må vurderes i hvilken grad det er realistisk at Statens Naturoppsyn (SNO) og politiet vil kunne øke kontrollaktiviteten. Gjennomføring og tilstedeværelse krever ressurser og koordinering av mannskap og utstyr, og trenden er at mengden kontroller politiet gjennomfører i utmark har gått ned.

I stortingsmeldingen om miljøkriminalitet (kap 4.9 s. 65) fremgår det at det allerede i dag er svært lav oppdagelsesrisiko, og antall anmeldelser gjenspeiler ikke de faktiske forhold når det gjelder omfanget av den ulovlige kjøringen. Øker man volumet på kjøringen gjennom økte tillatelser, vil det være sannsynlig at oppdagelsesrisikoen reduseres ytterligere dersom man ikke demmer opp for det økte gapet mellom tillatelser og kontroll.

Dersom lovteksten skal endres støtter ØKOKRIM alternativ to i høringsnotatet og da § 5 første ledd bokstav c: *"eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom brøytet bilveg og hytte når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a. Kommunen skal i tillatelsen fastsette maksimalt antall turer pr. sesong, og kartfeste hvilken trasé som skal benyttes"*.

Ved en eventuell forskriftsendring mener ØKOKRIM det må være enkelt for politiet og SNO å gjennomføre kontroller som med sikkerhet kan påvise eventuelle overtredelser av gitte tillatelser. For eksempel bør tillatelsen være knyttet til en rekke vilkår som må være oppfylt for at turen skal være lovlig, slik at kjøringen er kontrollerbar. Tillatelser som utstedes bør være personlige, avgrenset til sted og tidsrom og om mulig være digitalt tilpasset med sporingsenhet for kontrolløyemed.

Klima- og miljødepartementet skriver i sitt høringsnotat at SNO i dag opplever at kommunene gir mange dispensasjoner til kjøring til hytte som ikke er kontrollerbare fordi de mangler kartfestet trasé, ikke inneholder begrensninger i antall turer eller stiller krav om kjørebok. Dette understreker behovet for klarere retningslinjer for å sikre lik

håndheving av regelverket og at dette lar seg kontrollere hensiktsmessig.

Det viktig at eventuell sanksjonering av lovovertrедelser søkes å være så enhetlig og forutsigbar som mulig uten hensyn til lokale forhold og involverte parter. Det er således viktig at regelverket praktiseres likt i hele landet og det bør foreligge informasjon om regelverket tilpasset både kommunene som utsteder og motorførere som søker dispensasjon før eventuelle regelendringer trer i kraft.

**Reaksjoner på regelbrudd.**

Forslaget til forskriftsendringen vil kunne medføre økning i den ulovlige kjøringen. ØKOKRIM mener det nå må vurderes hvorvidt strafferammen i motorferdselloven må heves til fengselsstraff. Overtredelse av loven og forskriften straffes i dag bare med bøter. En heving av strafferammen vil kunne ha en allmennpreventiv effekt og må også sees i sammenheng med motorferdsellovens betydning som miljølov. ØKOKRIM viser i den sammenheng til stortingsmelding om miljøkriminalitet kap 4.9 s. 66 hvor det foreslås å heve strafferammen i motorferdselloven.

Med hilsen

Pål K. Lønseth  
ØKOKRIM-sjef

Hans Tore Høviskeland  
Avdelingsleder

Kopi: Riksadvokaten



# POLITIET

Vest Politidistrikt

Postboks 85

6901 FLORØ

tlf. 55 55 63 00 Faks 55 55 65 50

Politidirektoratet

Postboks 2090 Vika

0125 OSLO

*Deres referanse*

20/57339 - 4

*Vår referanse*

*Dato*

. juni 2020

## **Innspill til høringsuttalelse - ad forslag til endringer i forskrift til motorferdselloven, FOR-1988-05-15-356 (tillatelse til bruk av snøscooter til hytte (opphevelse av 2,5 km. grense) § 5 første ledd litra c m.m**

Under henvisning til Deres brev av 8.mai 2020 vil Vest politidistrikt komme med følgende innspill;

Innenfor Vest politidistrikt grenser seks nasjonalparker, Hardangervidda, Jostedalsbreen, Folgefonna, Breheimen, Jotunheimen og Hallingskarvet. I tillegg finnes flere landskapsvernområder, og en rekke områder med sårbart dyre- og fugleliv. Felles for de siste tiårene har vært en voldsom hytteutbygging, med stort og økende press ved bruk av disse områdene, og randsonene mellom hytteutbygging og utmarksområder. I tillegg er også et økende antall tidligere bruksbygninger som støler etc. omgjort og tatt i bruk som fritidsbygg.

Vest politidistrikt anser det som åpenbart at opphevelse av 2,5 km grensen i § 5 første ledd litra c vil føre til betydelig mer motorferdsel med snøscooter i det en rekke hytteeiere nå vil få anledning til å søke. Det antas at den største andelen av hytter nettopp ligger i dette grenseområdet fra vinterbrøytet vei, og dette vil medføre kraftig merbelastning på natur, dyre- og fugleliv i områdene der også ulovlig snøscooterkjøring vil øke som følge av dette. Allerede i dag ser Vest politidistrikt en kraftig økning i ulovlig kjøring, og mørketallene er store. I 2019 hadde Vest politidistrikt 26 anmeldelser for ulovlig motorferdsel, og hittil i 2020 foreligger 22 anmeldelser.

Vest politidistrikt

Post: Postboks 85, 6901 FLORØ

Tel. 55 55 63 00 Faks: 55 55 65 50

E-post: post.vest@politiet.no



Et stort problem for politiet er at straffebestemmelsen for overtredelse av Motorferdselloven jf. Motorferdselloven § 12 kun gir adgang til bøtStraff. Alternativt kan Statens Naturoppsyn gi overtredelsesgebyr jf. Motorferdselloven § 12 b. Dette gir politiet få straffeprosessuelle maktmidler ved overtredelser, blant annet kan ikke alvorlige overtredelser medføre pågripelser, med mindre andre lovbestemmelser er overtrådt. Signaleffekten er at det i visse miljøer og områder ikke anses alvorlig å bryte Motorferdsellovens bestemmelser, og holdningen til politiet og Statens Naturoppsyn sin kontrollvirksomhet er negativ. For å utøve noe kontroll og tilstedeværelse er politiet derfor avhengig av et større apparat når kontroller skal gjennomføre, herunder ved bruk av helikopter og mye personell. En slik ressursbruk er krevende, og vil neppe være i stand til å demme opp med kontrollvirksomhet ovenfor en økning i tillatelser og eventuell medfølgende økende ulovlig motorferdsel.

Erfaringen Vest politidistrikt har gjort er at det også innenfor loven og gitte tillatelser foregår en utglidning. Grunneiere til landbrukseiendommer som har forpaktet vekk beite- og grunnrettigheter foretar fritidsreiser med snøscooter til støler, - eller tillatelser som er gitt, tillatelse foreligger i kraft av loven, forskrift og rundskriv, brukes snøscooter til jakt- og fiske, ren for fornøyelseskjøring og ren personbefordring.

Vest politidistrikt er stort sett enig i de merknader om konsekvenser som departementet viser til. Et stort problem er at det ikke klargjøres hva som menes med "eier". Mange hytter har flere eiere, og skal tillatelse gis til flere eiere pr. hytte? Likeledes hva med leietakere av hytter, og skal tillatelsen være personlig eller kan husstandsmedlemmer også kjøre? En utglidning her vil vanskeliggjøre kontrollmulighetene.

Hvis det skal foretas en endring er det departementets alternative forslag som tiltres, men da med tilføyelse om at tillatt kart-trasè er tegnet inn i tillatelsen, at det kun er begrenset antall turer etter søknad pr. år innenfor vintersesongen og før alminnelig kalvings- og hekkesesong, og at kjøreturen må være registrert inn på tillatelsen(kjøre bok) før kjøringen starter. I tillegg må det presiseres at tillatelsen er personlig, og at den blir laget på papir(vannmerke) som tydeliggjør at den ikke er kopiert opp/mangfoldiggjort. Dette må til for å ha mulighet til å kunne foreta ordentlig kontroll.

Hvis motorferdselsforskriften § 5 første ledd litra c skal endre tilrås endring med følgende tilføyelser (uthevet);

*c) eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom brøytet bilveg og hytte når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a. Kommunen skal i tillatelsen fastsette maksimalt antall turer for **en.sesong og kun mellom 1.11 og 30.04** , og kartfeste i tillatelsen hvilken trasé som skal benyttes. **Tillatelsen er personlig, og kjøring i henhold til tillatelsen må skrives inn før kjøringen starter***

Gunnar Fløystad  
Leder felles enhet for påtale  
Vest politidistrikt



# POLITIET

**Politidirektoratet**

Postboks 2090 Vika  
0125 Oslo

**Sør-Vest politidistrikt**

Deres referanse:

Vår referanse:

Dato:

20/57339 - 21

18.06.2020

**Høring - tillatelse til bruk av snøskuter til hytte (oppheving av 2,5 km-grensen mm) ekstern foreleggelse**

Sør Vest politidistrikt har ingen merknader til høringsforslaget med henvisning til Klima- og miljødepartementets rundskriv T-1196 hvor det fremgår at "Eventuell tillatelse til hyttekjøring bør ikke gis for mer enn en sesong om gangen og begrenses til et fåtall turer. Dette gjelder særlig i områder som er egnet for leiekjøring og der slike ordninger må forventes opprettet".

Med hilsen

**Bjørn Vidar Bollestad***Politiinspektør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*

**Sør-Vest politidistrikt**

Post: Postboks 240, 4001 Stavanger  
E-post: post.sor-vest@politiet.no

Tlf: (+47) 51 89 90 00

Org. nr: 983998313  
www.politiet.no