



## Saksfremlegg

| Utvalgssak | Utvalgsnavn           | Møtedato |
|------------|-----------------------|----------|
|            | Storfjord Formannskap |          |

### Høring - endring av motorferdselsloven

Henvisning til lovverk:

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Vedlegg:

- 1) Bruk av snøscooter for fornøyleskjøring - forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

### Rådmannens innstilling

1. Storfjord kommune er godt fornøyd med at regjeringen har tatt initiativ til endring i motorferdselloven slik at kommunene selv gis adgang til etablering av scooterløyper.
2. Storfjord kommune støtter departementets forslag til endring i lov og forskrift for etablering av nye scooterløyper.
3. Storfjord kommune støtter ingen av departementets to alternativer til overgangsordninger for etablerte scooterløyper i Nord-Troms og Finnmark, da dette innebærer et omfattende kommuneplanarbeid med utarbeiding av planprogram og dokumentasjon av en rekke tema og høringsprosesser i tråd med krav etter plan og bygningsloven. Storfjord kommune anser at et slikt omfattende arbeid vil være urimelig, kostbart og unødvendig for å beholde et velfungerende løypenett. Eksisterende løypenett anses som tilstrekkelig utredet og vurdert i forbindelse med den grundige saksbehandlingen disse har gjennomgått før de i sin tid ble endelig godkjent av Fylkesmannen i Troms evt Finnmark.
4. Hjemmel for videreføring av eksisterende løypenett i Nord-Troms og Finnmark bes inntatt med egne bestemmelser i lov og forskrift, likevel slik at nye scooterløyper vedtas etter foreslåtte nye bestemmelser.

5. Storfjord kommune er positiv til innføring av brukerbetaling. En slik ordning må organiseres mer profesjonelt enn det som fremgår av høringsframlegget. Dersom alle kommuner skal organisere egne system for brukerbetaling vil mye av inntektene gå med til å drifte et slikt system. Det vil også bli uoversiktlig for brukerne. Særlig der sammenhengende løypenett krysser flere kommuner. Brukerbetaling bør derfor organiseres nasjonalt. Innkreving kan eventuelt skje gjennom årsavgiften, og en stor del av dette bør øremerkes til drift av scooterløyper, oppsyn og administrasjon av ordningen i kommunen. Ved innføring brukerbetaling gjennom en nasjonal forskrift vil driften av løypene kunne profesjonaliseres og påkostes noe mer enn i dag. Det kan også være en grei oppgave for SNO eller andre ansatte i betalt stilling. Da vil en kunne få enhetlig merking og skilting av løyper i hele landet. Det vil også gi arbeidsplasser i distriktene.
6. Andre forhold vi mener det må sees på i forbindelse med lov- og forskriftsendringen:  
Når det gjennomføres en revidering av regelverket bør også en del andre sider gjennomgås enten i regelverket eller i nytt rundskriv. Dette vil være med på å forenkle forvaltninga og oppklare en del gråsoner.

Følgende tema bør vurderes:

- Jordbruk, skogbruk og reindrift har en direkte hjemmel til transport som er nødvendig i næringsssammenheng. Grensen mellom hva som regnes som en del av næringen, og hva som er «nødvendig transport» kan i mange tilfeller være uklart. Strukturutviklingene i landbruket sammen med den teknologiske utviklinga innen motorkjøretøy har ført til at det kan være grunnlag for en gjennomgang. Eksempler på tilfeller som er kan være uklar:
  - Hvor langt kan man inkludere tilleggsnæringer?
  - Bruk av motorisert ferdsel ved tilsyn av beitedyr? Eventuelt langs faste traseer.
  - Transport på nedlagte gårdsbruk som gjerne kan være ubebodd?
- Vedtransport på barmark som ikke kommer inn under Lovens §3 som næringsmessig skogbruk bør ha en annen og enklere hjemmel enn dispensasjonsbestemmelsen (forskriftens §6). I de fleste tilfeller er det snakk om nyttetransport, og det er ikke intensjonen til regelverket å hindre denne ferdselen.
- Kjøring på traktorveg. Her kan det presiseres nærmere hva som inngår i begrepet «opparbeidet til kjøring med bil». Vi har mange gode traktorveier og dårlige bilveier som ligger i en gråsoner i forhold til definisjonen i motorferdselloven.
- Dispensasjonsbehandling etter forskriftens §6.  
*§ 6. I unntakstilfelle kan kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer - 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.*

Her fastsettes det at det SKAL være et politisk organ som skal avgjøre saker etter § 6. Denne formuleringen, *kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ*, er svært rigid og den fører i mange tilfeller vanskeligheter med å få behandlet en søknad raskt nok. Vi mener også at det må være opp til det enkelte kommunestyre og fastsette sine delegasjonsregler og at dette ikke skal fastsettes i en nasjonal forskrift. Vi mener derfor at denne formuleringen må oppheves og den byttes ut til at kommunen kan behandle dispensasjonssaker. Det enkleste er at § 6 kan oppheves helt og at formuleringen over settes inn et siste punkt (bokstav g) under § 5, som tar opp særlige grunner.

- Søknader som gjelder kjøring i verneområder behandles i dag dobbelt. Fylkesmannen eller et lokalt verneområdestyre behandler søknaden etter Naturmangfoldloven og lokale verneforskrifter, mens kommunen behandler saken etter Motorferdselloven etterpå hvis søker har fått tillatelse etter vernebestemmelsene. For en søker oppfattes dette som svært tungvint at saken må behandles av to offentlige instanser. Ut fra erfaring fra dagens praksis bør en forenkling gjøres ved at slike saker bare behandles av ett organ.
- Saksbehandling i forbindelse med skadefelling av rovvilt er i dag ikke egnet til å få raske beslutninger. Fylkesmannen har hjemmel til å gi skadefellingstillatelse, men skadefellingslaget (som kan være på offentlige lønningslister) må i prosessen søke kommunen om tillatelse til motorisert ferdsel. Dette kulepunktet må ses i sammenheng med de to foregående kulepunktene.
- Behandling av dispensasjonssøknader. I dagens motorferdselslov åpnes det ikke for å kunne fastsette gebyr for behandling av dispensasjonssøknader. Vi mener loven her må endres slik at kommunen kan fastsette gebyr på samme måte som behandling etter plan- og bygningsloven.
- Fastmerking. I dagens regelverk åpnes det ikke for fastmerking. Av hensyn til sikkerhet for brukere må fastmerker kunne brukes delvis eller fullt ut.

Storfjord kommune viser forøvrig til saksutredningen.

Storfjord kommune anbefaler at de erfaringene kommunene i Nord-Troms og Finnmark har gjort gjennom en årrekke vektlegges i det videre arbeidet. Det bør vurderes en egen samling for å belyse dette i lys av de forskjellige høringsuttalelsene.

## Saksopplysninger

Det kongelige Klima- og miljødepartementet har i brev av 10.juli 2014 sendt ut på høring, *Bruk av snøscooter for fornøyleskjøring –forslag til endringer av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og islagte vassdrag*. Høringsfrist er 19.september 2014.

De skriver følgende:

### **Gjeldende rett. Bakgrunnen for forslagene til lov - og forskriftsendringer**

*Utgangspunktet er at all motorisert ferdsel i utmark er forbudt, på både bar og snødekt mark, jf. § 3 i motorferdselloven. Motorferdselloven med tilhørende forskrifter gjør imidlertid flere unntak fra dette forbudet. Unntakene knytter seg i all hovedsak til nyttekjøring. Det fremgår av motorferdsellovens forarbeider at utgangspunktet for reguleringen av motorisert ferdsel i utmark er å søke å begrense ferdsele til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi, og derved begrense unødvendig kjøring og fornøyleskjøring. Samtidig skal regelverket sikre at den kjøring som er tillatt skjer til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og friluftsliv.*

*Nyttekjøring i utmark forvaltes i dag primært av kommunene, som er gitt utstrakt myndighet til å åpne for slik kjøring gjennom tillatelser og dispensasjoner.*

*Fram til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag kom i 1977 var det ikke noe alminnelig lovgrunnlag for å regulere motorferdsel i naturen. Det fantes enkeltbestemmelser i særlovgivningen (naturvernloven, vegtrafikkloven mv), men disse bestemmelsenes anvendelsesområde var knyttet til særlovenes spesifikke formål og bestemmelsene ga derfor begrenset mulighet for generell regulering av motorisert ferdsel i utmark.*

Både velstandsutvikling og teknologisk utvikling medførte stadig økning av motorisert ferdsel i utmark og vassdrag, herunder til fritidsbruk. I Ot.prp. nr. 45 (1976-77) lagt fram av regjeringen Brundtland fremgår det at den motoriserte ferdselen mange steder er blitt så omfattende at "den medfører for stor belastning på knappe naturressurser som fiske og vilt og betydelig slitasje på og støy i naturmiljøet og reduserer trivselen", og at det derfor "ut fra et samfunnsmessig helhetssyn" var behov for å regulere dette.

I proposisjonen heter det videre at det "naturlige utgangspunkt for en regulering av motorferdselen må være å søke å begrense den til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi", og at siktemålet med loven måtte være "å verne om naturmiljø og fremme trivselen".

Ti år senere så man at det på tross av loven hadde skjedd sterk økning av motorisert ferdsel i utmark. Blant annet hadde antall snøscootere økt fra 6 000 i 1975 til 30 000 i 1986 (i dag er tallet ca 76 500). Også antallet barmarkskjøretøy hadde økt betydelig. Kommunenes praktisering av loven hadde variert sterkt, og enkelte kommuner fulgte en langt mer liberal praksis enn forutsatt. I 1977-loven var myndigheten til å gi både forskrifter og enkelttillatelser om motorferdsel i utmark lagt til kommunene. I 1988 ble loven endret og de kommunale forskriftene erstattet med en landsomfattende (nasjonal) forskrift (forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag), da man fant dette riktig på bakgrunn av den raske utviklingene og dertil økende konflikter, jf. Ot.prp. nr. 60 (1986-87). Målet med den nasjonale forskriften er "å hindre den rene fornøydelseskjøring, uten å legge hindringer i veien for den kjøring som har et nyttig og nødvendig formål", jf. Ot.prp. nr. 60 (1986-87) side 10.

Regelverket om motorferdsel i utmark åpner i dag ikke for fornøydelseskjøring, bortsett fra i Nord-Troms og Finnmark hvor det gjelder egne regler. Her kan Fylkesmannen legge ut løyper etter forslag fra kommunestyrene. Løypene er åpne for allmennheten.

De senere årene har det vært fremsatt ønsker fra flere kommuner og fylkesting utenfor Nord-Troms og Finnmark om å få adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøydelseskjøring. Løyper ønskes etablert både som tilbud til allmennheten og til bruk i reiselivssammenheng, der snøscooterturisme vil kunne være en viktig inntektskilde.

Regjeringen ønsker å gi kommunene større ansvar og råderett i eget lokalmiljø. I Sundvoldenerklæringen pkt. 10 heter det at Regjeringen vil la kommunene forvalte motorisert ferdsel i utmark. På denne bakgrunn iverksatte regjeringen vinteren 2013/2014 et forsøk der 104 kommuner ble gitt anledning til å etablere snøscooterløyper for fornøydelseskjøring i medhold av lov 27. juni 2003 nr. 13 om forsøk i offentlig forvaltning (forsøksloven).

Sivilombudsmannen konkluderte i en uttalelse 12. juni 2014 med at omfanget av forsøket lå utenfor de rettslige rammene til forsøksloven. Selv om regjeringen mente at forsøket var lovlig og Sivilombudsmannens konklusjoner formelt sett ikke er rettslig bindende, besluttet Regjeringen 19. juni 2014 etter en helhetsvurdering å avvike forsøket og i stedet legge til rette for en rask lovprosess. Regjeringen besluttet samtidig at rammene for etablering av løyper i lovforslaget ikke skal avvike vesentlig fra de rammer som gjaldt for forsøket. I vedtak samme dag, ved behandling av Innst 309 (S) fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland og Ola Elvestuen, ba Stortinget Regjeringen om snarest mulig å legge fram forslag til endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige nasjonale retningslinjer som inntas i loven (anmodningsvedtak nr. 549 (2013-2014)).

#### **Departementets forslag:**

For lesing av hele forslaget, se vedlegg.

Vi vil her ta for oss hovedtrekkene i forslaget.

Departementet foreslår at kommunene gjennom denne lovendringen får myndighet til å legge ut snøscooterløyper for fornøylesformål.

For å ivareta hensynene til tradisjonelt friluftsliv, dyr- og fugleliv, naturmangfold settes det strenge krav til planprosessen etter plan- og bygningsloven og hvor løyper kan etableres. Videre er det strenge regler mot å legge løyper i skredutsatte områder.

Endringsforslagene omfatter både motorferdselsloven og forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark. Først omtales endringer i loven.

### **Forslag til endringer i motorferdselsloven:**

Her foreslås det ny tredjeledd i §4 som åpner for at Staten gjennom en forskrift kan gi kommunene myndighet til å etablere løyper gjennom arealplan eller reguleringsplan. Løypene kan ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller villreinområder.

I dagens lov § 5 åpnes det for at kommunene i Nord Troms og Finnmark kan etablere rekreasjonsløyper. For at det ikke skal bli to regimer i landet foreslås det at § 5 tredje ledd oppheves.

Overgangsbestemmelser:

I forslaget er det skissert to mulige løsninger for overgangsløsning:

-ved at § 5 tredje ledd oppheves, men at det i en overgangsbestemmelse fastsettes at løypene fastsatt i medhold av § 5 tredje ledd opprettholdes for den perioden kommunene trenger for å innrette seg. Departementet antar at en periode på seks år vil være tilstrekkelig. I løpet av en slik periode vil kommunene ha rukket å være gjennom rullering av kommuneplan og hatt god anledning til å vurdere eventuelle løyper. Denne løsningen må kombineres med at departementet i overgangsbestemmelsen gis hjemmel å gi nærmere overgangsregler, for eksempel om stenging, merking, forbud mot bruk i bestemte tidsrom mv. Løsningen er lovteknisk ryddig, men departementet er noe usikker på om det er praktisk gjennomførbart å ha felles regler for alle de lokale løypene i en sentral overgangsforskrift.

-ved å videreføre de to regimene parallelt, til kommunene har rukket å innrette seg, slik at § 5 tredje ledd oppheves med virkning først etter en periode. De eksisterende forskriftene gitt av fylkesmannen vil da videreføres med hjemmel i loven § 5 tredje ledd, og forskriften § 4 inntil disse bestemmelsene oppheves. Også her antas seks år å være en tilstrekkelig lang periode for dobbeltregime. Siden hensikten med en slik løsning vil være å sikre tilstrekkelig hjemmel for en midlertidig videreføring av forskrifter om allerede eksisterende løyper, vil det være en forutsetning at fylkesmannen i seksårsperioden ikke etablerer nye løyper eller deltraseer med hjemmel i § 5. Nye løyper, også korte deltraseer, må etableres av kommunen med hjemmel i de nye bestemmelsene gitt i medhold av § 4 a i loven. Denne overgangsløsningen vil slik departementet ser det trolig være den praktisk enkleste.

Departementet vurderer det slik at det sistnevnte alternativet vil være det langt enkleste å gjennomføre i praksis. Departementet går derfor inn for løsning der bestemmelsen

oppeves, men med virkning først etter en overgangsperiode på seks år. De ber høringsinstansens syn på begge alternativene.

### **Forslag til endringer av forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag:**

Forslaget legger opp til at § 4 i forskriften oppheves og at det i stede lages en ny § 4a

I § 4 a åpnes det for at kommune kan etablere snøscooterløyper og hvilke plan- og prosesskrav som stilles.

Videre foreslås det at § 8 oppheves. Den omfatter myndighet til Fylkesmannen til å legge ut isfiskeløyper. Departementet mener at på samme måte som § 4 faller mye av det praktiske grunnlaget bort. Det foreslås overgangsordninger på lik linje med § 4 på 6 år.

For § 9, som gjelder myndighet i perioden 5.mai t.o.m. 30.juni, foreslås det endring som gjør at denne paragrafen skal gjelde hele landet og ikke bare Nord Troms og Finnmark.

### **Andre forhold:**

I forslaget går det fram at kommunen ikke kan legge diskriminerende hindringer i vegen for utenbygds eller utenlandske kjørere, men forslaget åpner imidlertid opp for at kommunen kan bestemme at kun enkelte grupper kan få benytte enkelte løyper. Det de tenker på her er at enkelte løyper kan forbeholdes turismekjøring, men at den ikke er åpen for andre.

Videre åpnes det for å ta betaling for bruk av løypene gjennom tillatelser eller oblater.

Grunneierretten gjelder over motorferdselloven, slik at grunneiere har på egen grunn lov til å nekte oppretting av snøscooterløyper.

## **Vurdering**

Storfjord kommune er fornøyd med at regjeringen har tatt initiativ til endring i motorferdselloven slik at kommunene gis adgang til etablering av scooterløyper. De foreslåtte endringene i nasjonal forskrift er tydelige og restriktive. Rådmannen støtter departementets forslag til ny §4a i lov og forskrift for etablering av nye scooterløyper, men ser at det er for omfattende krav som stilles for videreføring av eksisterende løypenett

Storfjord kommune har et velfungerende løypenett for snøscooter. Dette løypenettet følger de ferdselsårene som allerede var i bruk når dagens regelverk ble vedtatt. Vårt løypenett er i dag tilnærmet likt slik det var når lov om motorferdsel i utmark ble vedtatt og formalisert av fylkesmannen gjennom forskrift. Departementets forslag til endring av lov og forskrift innebærer et omfattende kommuneplanarbeid med utarbeiding av planprogram og dokumentasjon av en rekke tema og høringsprosesser i tråd med krav etter plan og bygningsloven. Storfjord kommune anser at et slikt omfattende arbeid vil være urimelig å gjennomføre for å beholde et velfungerende løypenett. Storfjord kommune er ikke kjent med konflikter i forhold til friluftsliv, biologisk mangfold eller sikkerhet i vårt løypenett. På denne bakgrunn ønsker Storfjord kommune at eksisterende løyper opprettet av fylkesmannen før 1.1.2014 videreføres gjennom endring av lov og forskrift.

Motorferdsellovens §5 tredje ledd og Nasjonal forskrift § 4 første ledd, kan lyde:

Lovens § 5 tredje ledd. *I Finnmark og Nord-Troms skal snøscooterløyper som er gitt i forskrift av fylkesmannen før 1.1.2014 angis i arealplan som trasé for snøscooterløype.*

Nasjonal forskrift §4. *I Finnmark og Nord-Troms (Kvænangen, Kåffjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord kommuner) kan snøscooter nyttes på vinterføre i løyper som er gitt ved forskrift av fylkesmannen før 1.1.2014. Slike snøscooterløyper skal angis i arealplan som trasé for*

*snøscooterløype. Løypene skal vises i planen som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen angir traseen.*

Med rådmannens forslag til endring av lovens § 5 tredje ledd og Nasjonal forskrift §4 vil alle nye løyper, også i Nord-Troms og Finnmark, etableres etter samme regime som for resten av landet, samtidig som eksisterende løyper videreføres ved angivelse i arealplan og vedtak etter foreslåtte Nasjonale forskrift §4.

#### §4a

Den nye paragrafen åpner for at alle kommuner som ønsker det kan gjennomføre en prosess gjennom arealplan eller reguleringsplan for å fastsette nye løypetraseer for scooterløyper. Bestemmelser til løypenettet må fastsettes gjennom en kommunal forskrift. Det må altså gjennomføres to prosesser før løypene er ferdig godkjente. Prosessregler for fastsetting av løypetraseene følger regler for arealplan eller reguleringsplan.

Kommunen skal i egen forskrift bestemme bruken av løypene, herunder kjørefart og kjøretid. Videre kan kommunen innføre brukerbetaling som skal dekke kostnader ved drift av løypene.

Vi mener at en slik forskrift heller må fastsettes nasjonalt for alle kommuner. Dette begrunnes i følgende:

Nord-Troms og Finnmark har hatt scooterløyper i 25 år. Dette er kommunale løyper, men løypenettet er nå slik utbygd at løypene krysser kommune- og fylkesgrenser og flere steder landegrenser. I dag kan du kjøre scooter i rekreasjonsløyper fra Nord-Troms i vest til Kirkenes i øst Finnmark, og du kan kjøre fra Nord-Troms til langt sør i Nord-Sverige eller sør i Nord-Finland. Med dette som bakgrunn vil det bli svært uoversiktlig når en nå åpner for at enkeltkommunen skal avgjøre om det skal innføres brukerbetaling eller andre lokale regler. Da må brukerne hele tiden være oppdatert på hvilke kommuner som evt innfører ulike regler. Vi foreslår derfor at dette tas inn i en nasjonal forskrift hvor det fastsettes nasjonale regler og at det innføres brukerbetaling og at dette gjøres gjennom en oblatorsordning. Slik fungerer det i Sverige og Finland, og de har hatt denne ordningen i mange år. Disse inntektene kan så brukes til merking og oppsyn av løypenettet.

På samme måte som over mener vi det må være nasjonale regler for kjørefart og kjøretid.

Ny § 9 Motorferdsel er ikke tillatt i perioden 5.mai til og med 30.juni.

Denne paragrafen omfatter to forhold:

For det første angir den at rekreasjonsløyper, som kan opprettes etter § 4 a stenges 5.mai hvert år.

Erfaringene fra løypenettet i Nord-Troms og Finnmark er at denne regelen, som også var i den gamle loven, har blitt praktisert forskjellig av Fylkesmennene i Troms og Finnmark. Troms har kjørt svært restriktivt på denne regelen, mens i Finnmark har fylkesmannen forlenget bruken av løypene etter 5.mai for en del løyper nesten hvert år, hvis snøforholdene er gode og at det ikke forstyrrer reindrifta. Erfaringene herfra viser altså at det er individuelle forskjeller for nesten hver løype i forhold til hvordan det påvirker reindrifta. For noen løyper er det behov for å stenge før 5.mai, men for andre løyper er det ingen problem at de er åpne ei uke eller to ekstra. Vi mener derfor at dette kan fastsettes gjennom bestemmelser etter § 4a for den enkelte løype ut i fra hensyn til reindrifta og annet tradisjonelt friluftsliv.

For det andre så omfatter denne paragrafen behandling av dispensasjonssøknader som gjelder perioden 5.mai til 30.juni. Vi støtter forslaget i loven om at denne perioden får et spesielt og strengt regelverk pga av at dette er en sårbar periode om våren.

### **Avgrensning til bestemte brukergrupper og betaling**

Forslaget legger opp til at kommunen kan legge begrensninger på formål eller grupper, men det påpekes at reglene ikke må være diskriminerende. Begrensningene må derved være objektive og ikke-diskriminerende.

Forslaget legger imidlertid opp til at enkelte grupper kan få egne løyper. En tenker her på profesjonelle turistbedrifter som kan få egne løyper, som ikke vil være åpne som rekreasjonsløyper.

I utgangspunktet er dette positivt for en del turismebedrifter som kan få tilknytningsløyper fra sine baser, slik at de ikke trenger å frakte scooterne til nærmeste godkjente løype, men det må samtidig være klare grenser for hva som er turismekjøring og hvilke kriterier som må til for kunne definere seg en turismebedrift. Et annet aspekt er forholdet til andre scooterbrukere i samme området. De kan oppfatte det som urettferdig at ei løype bare skal være åpen for ei gruppe, som for eksempel turister.

Forslaget legger videre opp til at det kan innføres oblater mot betaling, hvis midlene går til drift av løypene.

Vi mener dette er et godt forslag. Pr i dag så er det kommunen som har ansvaret for rekreasjonsløypene, men i de fleste kommuner er det lokale scooterforeninger som står for det praktiske arbeidet med merking og skilting av løypene. Kommunen står for alle kostnadene. Ved innføring av oblater og brukerbetaling gjennom en nasjonal forskrift vil dette arbeidet kunne profesjonaliseres og gjøres av for eksempel SNO. Da vil en kunne få enhetlig merking og skilting av løyper i hele landet.

### **Økonomiske spørsmål**

Her foreslås det at Statlige etater skal få kompensert sine ekstra utgifter til oppsyn og kontroll, mens kommunene ikke skal få noe kompensasjon fordi det er kommunen sjøl som avgjør om det skal opprettes rekreasjonsløyper.

Vi mener dette er en svært lettvinnt måte å fremstille det på. Det er etter interessen for forsøksordningen ca 130 kommuner i landet som er aktuelle for denne lovendringen, og når en åpner for en lovendring så må Staten ta inn over seg at det koster penger. Det som imidlertid ikke tas opp her, og som årlig vil ta mer tid for kommunene enn planprosess for etablering av rekreasjonsløyper, er dispensasjonsbehandling etter §§ 5 og 6. Vi vil ta opp dette i et eget punkt under.

### **Andre forhold som vi mener må sees på i samme lovendring**

Med bakgrunn i erfaringene med rekreasjonsløyper i 25 år ønsker vi å komme med noen forslag til andre endringer av både Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og Forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag.

Når det nå tas en gjennomgang av dette lovverket, mener vi at det er fornuftig og riktig også å se på noen av de andre paragrafene.

#### **Dispensasjonsbehandling:**

Når det etableres rekreasjonsløyper for scootere medfører det at antall scootere vil øke. Det medfører også at antall søknader om dispensasjon etter §§ 5 og 6 vil øke. Snøscooteren er et nyttig redskap på vinterføre, og mange ønsker å bruke den til nyttekjøring, som for eksempel vedkjøring. Loven åpner også for at det er mulig å søke dispensasjon for kjøring av bagasje og utstyr til egne hytter hvis de ligger mer enn 2,5 km fra oppkjørt veg. Dette medfører mange enkelt søknader og mye tid til saksbehandling.

Vi mener her loven må åpnes for at det kan ilegges saksbehandlingsgebyr for slike dispensasjonssøknader på samme måte som plan- og bygningsloven og mange andre lover som har en slik hjemmel.

Et annet forhold som gjelder dispensasjonsbehandling er formuleringen i §6

*§ 6. I unntakstilfelle kan kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer - 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.*

Her fastsettes det at det SKAL være et politisk organ som skal avgjøre saker etter § 6. Vi mener denne formuleringa, *kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ*, er svært rigid og den fører i mange tilfeller vanskeligheter med å få behandlet en søknad raskt nok. Vi mener også at det må være opp til det enkelte kommunestyre og fastsette sine delegasjonsregler og at dette ikke skal fastsettes i en nasjonal forskrift.

Vi mener derfor at denne formuleringen må oppheves og den byttes ut til at kommunen kan behandle dispensasjonssaker. Det enkleste er å oppheve § 6 og i stedet sette inn et siste punkt, (bokstav g) under § 5, som tar opp særlige grunner.

De siste åra har det blitt etablert flere turistbedrifter som benytter seg av snøscooter. I hovedtrekk henvises disse til å benytte seg av det etablerte løypenettet i regionen, men noen ganger har de behov/ og ønsker om å kjøre litt utenfor løypenettet. Vi har hatt søknader om dette, men etter § 6 kan vi ikke behandle disse søknadene fordi den ikke gir hjemmel til å behandle denne type søknader. Vi mener dette er svært rigid og mener at kommunene må kunne vurdere alle typer søknader.

#### **Dobbeltbehandling av saker i verneområder:**

Dispensasjonssøknader som gjelder i kjøring i verneområder behandles i dag dobbelt.

Fylkesmannen eller et lokalt verneområdestyre behandler søknaden etter Naturmangfoldloven og lokale verneforskrifter, mens kommunen behandler saken etter Motorferdselloven etterpå hvis den har fått tillatelse etter vernebestemmelsene.

For en søker oppfattes dette som svært tungvint at saken må sendes til to offentlige instanser, og at det må søkes i god tid til hvis begge instansene skal rekke å behandle saken. Vi mener det bør gjøres en forenkling her ved at slike saker kun behandles etter Naturmangfoldloven og verneforskrifter siden de forvalter det strengeste regelverket. Vi har vanskeligheter med å se i hvilke saker kommunen sier nei hvis vernemyndighetene sier ja. Derved blir dette kun en dobbeltbehandling som er tungvint for søker og dyrt for det offentlige.

#### **Skadefellingstillatelse for felling av rovvilt:**

Søknad om skadefelling av rovvilt behandles av Fylkesmannen. Det er avgjørende for resultatet at fellingslaget kan komme raskt i arbeid. Etter dagens regelverk må fellingslaget ofte ikke bare søke en kommune, men ofte flere kommuner om tillatelse til motorisert transport av personell og utstyr. I områdene med samisk tamreindrift skjer skadene i vinterbeiteområdene som normalt ligger langt til fjells, og gjerne i fjellområder hvor flere kommunegrenser møtes. Med dagens regelverk må kommunens behandling skje i folkevalgt organ. Å samle ett eller flere folkevalgte organ tar naturlig nok så lang tid at skadevolderen får forflytte seg utenfor rekkevidde.

Regelverket bør endres slik at Fylkesmannen også kan gi dispensasjon til motorisert ferdsel i samme saksbehandling.

**Fastmerking:**

Etter dagens regelverk skal løypene merkes med bjørkestikker. I deler av Finnmark har de etter søknad fått tillatelse til delvis fastmerking. Nabolandene, Sverige og Finland praktiserer også fastmerking.

Erfaringene med bruk av bjørkestikker er at det er arbeidskrevende og at det i ved store snøfall må re-merkes for å oppnå en god kvalitet, slik at løypene er sikre å kjøre etter.

Vi mener derfor det må åpnes for full eller delvis fastmerking. Dette vil gi en bedre kvalitet og derved sikrere løype for brukerne ved dårlig vær.