



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Prop. 20 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i motorferdselloven
(båter med elmotor på små vann mv.)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold...	5	3.2.3	Høringsinstansenes syn	19
			3.2.4	Departementets vurdering	22
2	Bakgrunnen for lovforslaget	6	3.3	Endringer i bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering	24
3	Departementets lovforslag	8	3.3.1	Bakgrunn og gjeldende rett	24
3.1	Adgang til å tillate båter med elmotor på mindre vann i motorferdselloven § 5	8	3.3.2	Departementets vurdering	25
3.1.1	Bakgrunn	8	4	Økonomiske og administrative konsekvenser	27
3.1.2	Gjeldende rett	8	5	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ...	28
3.1.3	Forslaget i høringsnotatet	9			
3.1.4	Høringsinstansenes syn	10			
3.1.5	Departementets vurdering	15			
3.2	Endringer av regler for oppsyn i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b	18			
3.2.1	Bakgrunn og gjeldende rett	18			
3.2.2	Forslaget i høringsnotatet	18			
				Forslag til lov om endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.)	30



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Prop. 20 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.)

*Tilråding fra Klima- og miljødepartementet 23. oktober 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Proposisjonen inneholder forslag til endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (heretter motorferdselloven).

Det foreslås at forbudet mot motorfartøy på vann under to kvadratkilometer i motorferdselloven § 5 endres slik at kommunen kan tillate ferdsel med båter med elmotor. Forslaget bygger på Stortingets anmodningsvedtak (vedtak nr. 815, 2017–2018), men skiller seg fra dette ved at kommunen kan velge å åpne for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad.

Videre foreslås det at oppsynsmyndighetens adgang til kontroll og ileggelse av overtredelsesgebyr i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b, utvides til å gjelde førere av alle typer motorfartøy og -kjøretøy, og ikke bare førere av snøscooter, slik som i dag.

Endelig foreslås det justeringer i motorferdsellovens bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering i § 4 a og § 5. De foreslåtte justeringene innebærer ingen realitetsendring av betydning.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

I et anmodningsvedtak (vedtak nr. 815, 2017–2018) ber Stortinget regjeringen foreta oppmykninger i motorferdselregelverket som gjør det mulig for kommunene å gi dispensasjoner til bruk av elmotor med begrenset effekt på vann under to kvadratkilometer. Det heter videre i vedtaket at dispensasjon bare bør kunne gis etter at kommunene har vurdert om det er forsvarlig ut fra hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt legge vekt på hekkeområder. Gjennomføring av anmodningsvedtaket krever endring av motorferdselloven.

Videre er det behov for enkelte klargjøringer, samt oppretting av noe som kan anses som en inkurie når det gjelder oppsynsmyndighetens adgang til kontroll og ileggelse av overtredelsesgebyr etter motorferdselloven.

Departementet sendte 5. desember 2019 på høring forslag til endringer i motorferdselloven og forskrift av 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag (heretter forskriften). Forslaget ble sendt til følgende høringsinstanser:

Departementene

Fylkesmennene
Landbruksdirektoratet
Miljødirektoratet
Politidirektoratet
Regjeringsadvokaten
Riksadvokaten
Økokrim
Statens naturoppsyn

Sametinget

Fylkeskommunene
Kommunene

Statskog SF

Den Norske Turistforening
Framtiden i våre hender
Friluftsrådernes Landsforbund
Greenpeace

Hovedorganisasjonen Virke
Kommunesektorens organisasjon
Miljøstiftelsen Bellona
Natur og ungdom
Naturvernforbundet
Norges Bondelag
Norges Fjellstyresamband
Norges Hytteforbund
Norges Idrettsforbund og Olympiske Komite
Norges Jeger- og Fiskerforbund
Norges Miljøvernforbund
Norges Motorsportforbund
Norges Røde Kors
Norges Skogeierforbund
Norsk almenningsforbund
Norsk Bonde- og Småbrukarlag
Norsk forening mot støy
Norsk Friluftsliv
Norsk Hyttelag
Norsk Organisasjon for Terrengsykling
Norske Reindriftsamers Landsforbund
NORSKOG
Sabima
Snøscooterimportørenes forening
Snøscooterklubbenes fellesråd
Utmarkskommunenes Sammenslutning
Villreinerådet i Norge
WWF-Norge

Høringsfristen ble satt til 4. mars 2020. Departementet har mottatt realitetsmerknader til høringsforslaget fra følgende (høringsinstanser og andre):

Helse- og omsorgsdepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Fylkesmannen i Innlandet
Fylkesmannen i Rogaland
Fylkesmannen i Troms og Finnmark
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
Helsedirektoratet
Landbruksdirektoratet
Miljødirektoratet
Oslo politidistrikt
Politidirektoratet

Sametinget

Alvdal kommune
 Bardu kommune
 Beiarn kommune
 Bygland kommune
 Bærum kommune
 Deanu gielda/Tana kommune
 Eidsvoll kommune
 Fauske kommune
 Frøya kommune
 Grong kommune
 Harstad kommune
 Hitra kommune
 Hol kommune
 Holtålen kommune
 Hægebostad kommune
 Karasjok kommune
 Karlsøy kommune
 Kautokeino kommune
 Kåfjord kommune
 Lierne kommune
 Lom kommune
 Målselv kommune
 Narvik kommune
 Nesbyen kommune
 Nordland fylkeskommune
 Nordreisa kommune
 Nore og Uvdal kommune
 Oppdal kommune
 Os kommune i Innlandet
 Overhalla kommune
 Rana kommune
 Rauma kommune
 Rendalen kommune
 Ringebu kommune
 Ringerike kommune
 Rælingen kommune
 Salangen kommune
 Saltdal kommune
 Sel kommune
 Selbu kommune
 Sirdal kommune
 Snåsa kommune
 Sunnfjord kommune
 Søndre Land kommune
 Sør-Fron kommune
 Tromsø kommune
 Tydal kommune
 Tynset kommune
 Valle kommune
 Vefsn kommune
 Verdal kommune
 Vestland fylkeskommune
 Vik kommune

Vågå kommune
 Åseral kommune
 Østre Toten kommune
 Øvre Eiker kommune

Corner Jenssen Agentur AS
 Bardu grønne Venstre
 Den Norske Turistforening
 Enebakk SV
 Friluftsrådernes Landsforbund
 Gielas Reinbeitedistrikt
 Glommen Mjøsen Skog SA
 KS Kommunesektorens organisasjon
 NHO Reiseliv
 NORSKOG
 Naturvernforbundet
 Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane
 Nord-Troms Turlag
 Norges Bondelag
 Norges Fjellstyresamband
 Norges Hytteforbund
 Norges Jeger- og Fiskerforbund
 Norges Skogeierforbund
 Norsk Friluftsliv
 Norske Reindriftsamers Landsforbund
 Sabima
 Salangen Arbeiderparti
 Saltdal FrP
 Snøscooterimportørenes Forening
 Snøscooterklubbenes Fellesråd
 Storstraumen Adventure AS
 Sulitjelma snøscooterklubb
 Troms Turlag
 Utmarkskommunenes Sammenslutning
 Villreinnemnda for Sogn og Fjordane
 WWF-Norge

I tillegg har 44 privatpersoner uttalt seg.

Følgende høringsinstanser har gitt uttrykk for at de ikke har realitetsmerknader:

Forsvarsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Utenriksdepartementet

Trøndelag fylkeskommune

Høringsinstansenes synspunkter er gjengitt i tilknytning til de enkelte lovendringsforslagene. Innspill fra høringsinstansene som er ansett å gjelde andre spørsmål enn de som er gjenstand for høring, er som hovedregel ikke gjengitt.

3 Departementets lovforslag

3.1 Adgang til å tillate båter med elmotor på mindre vann i motorferdselloven § 5

3.1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for dette endringsforslaget er som tidligere nevnt et anmodningsvedtak fra Stortinget (vedtak nr. 815, 2017–2018), hvor det heter:

«Stortinget ber regjeringen foreta oppmykninger i forskriftene til lov om motorferdsel i utmark som gjør det mulig for kommunene å gi dispensasjoner for bruk av elmotor med begrenset effekt på vann under 2 kvadratkilometer.

Dispensasjon bør bare kunne gis etter at kommunene har vurdert om det er forsvarlig ut fra hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt legge vekt på hekkeområder.»

Anmodningsvedtaket ble truffet ved Stortingets behandling av representantforslag 77 S (2017–2018). Representantforslaget ble fremmet som en følge av at Holtålen kommunes forskrift om bruk av elmotor på mindre vann til friluftsliv og fritidsfiske var blitt opphevet av Fylkesmannen grunnet manglende lovhjemmel.

3.1.2 Gjeldende rett

Motorferdselloven legger ned et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag i § 3. Loven er teknologinøytral, slik at alle former for motorisert ferdsel omfattes – også elektrisk motor, jf. Ot.prp. nr. 45 (1976–77) s. 33.

Et unntak fra det generelle motorferdselsforbudet er gitt i motorferdselloven § 4 tredje ledd, som tillater ferdsel med motorfartøy på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som del i et farbart vassdrag. Kommunen er imidlertid gitt myndighet til å forby motorferdsel helt eller delvis, også på disse vassdragene. I tillegg kan

grunneier forby motorisert ferdsel i vassdraget, selv om denne ferdselen er i tråd med motorferdselloven, jf. vannressursloven § 16 annet ledd annet punktum jf. første ledd bokstav d.

Samtidig har også kommunen etter dagens regelverk en viss adgang til å fravike forbudet mot motorferdsel på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. For det første gjennom adgang til å gi en generell forskrift, for det andre gjennom enkelttillatelser etter søknad. Motorferdselloven § 5 første ledd, bokstav b åpner for at kommunestyret kan gi forskrift om adgang til «*bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften*». I rundskriv T-1/96 forutsettes det på s. 38 at «*adgangen til å gjøre unntak fra ferdselsforbudet på vann mindre enn 2 kvadratkilometer bare benyttes i særlige tilfeller, jf. uttrykket «særlige grunner». Det kan være aktuelt for eksempel for nødvendig transport til hoteller, turistdestinasjoner og hytter som ligger slik til at de er avhengige av båt for å komme frem til de ordinære kommunikasjonsmidler*». Fritidsfiske kan ikke betraktes som «særlig grunn» i denne sammenheng.

Etter motorferdselloven § 6 har kommunen en generell adgang til å gi enkelttillatelser til bruk av motorfartøy eller luftfartøy som ellers ikke kan finne sted etter loven eller med hjemmel i loven. Forutsetningen er også her at det foreligger «særlige grunner». Denne generelle dispensasjonsbestemmelsen vil også kunne anvendes for bruk av elektriske båtmotorer, i tilfeller hvor dette ellers ville vært forbudt etter loven. Det fremgår av rundskriv T-1996-1 at det ved vurdering av «særlige grunner» i forbindelse med dispensasjoner må legges vekt på «om motorferdselen er nødvendig og har et nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring eller fornøyleskjøring» (s.42). Vilkåret om «særlige grunner» i motorferdselloven § 6 omfatter ikke båtferdsel til rekreasjons- eller friluftsføremål.

Stortingets anmodningsvedtak om oppmykning av forskriftene til loven nødvendiggjør dermed en endring av motorferdselloven dersom kommunene skal gis adgang til å åpne for elek-

trisk motorferdsel på vann under 2 kvadratkilometer utover tilfeller hvor det foreligger «særlige grunner», eksempelvis til fritidsfiske eller andre rekreasjonsformål.

3.1.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsforslaget av 5. desember 2019 viser Klima- og miljødepartementet til at Stortingets anmodningsvedtak legger tre viktige føringer for regelverksendringen som regjeringen er bedt om å legge frem:

- Åpning for ferdsel med båt med elmotor på vann under 2 kvadratkilometer skal skje gjennom å gi kommunene adgang til å *gi tillatelse etter søknad*.
- Adgangen skal kun gjelde for elmotorer med *begrenset effekt*.
- Kommunen må vurdere om en åpning er forsvarlig ut fra *hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler*, og særskilt legge vekt på hensynet til hekkeområder.

Når det gjelder spørsmålet om *tillatelse* foreslår departementet i høringsnotatet at kommunen etter søknad skal kunne gi tillatelse til bruk av elmotor med begrenset effekt på vann mindre enn 2 kvadratkilometer. Alternativet ville ha vært å gi kommunene en adgang til å gi en lokal forskrift som åpner for slik ferdsel på bestemte vann uten søknad.

På bakgrunn av Stortingets anmodningsvedtak om at kommunen skal kunne gi «*dispensasjoner*», og komiteflertallets uttalelser i Innst. 325 S (2017–2018) om at «*det ikke kan gis dispensasjoner generelt og på mindre vann*», legger departementet i notatet til grunn at Stortinget ikke ønsker en slik forskriftsløsning. Departementet legger imidlertid til grunn at kommunene gjennom en søknadsordning som foreslått i høringsnotatet, vil kunne gi flerårige tillatelser, for eksempel for fem år av gangen, slik at merarbeidet for kommunen og publikum knyttet til søknader begrenses.

I samsvar med anmodningsvedtaket foreslår departementet i høringen ikke krav om at det må foreligge «særlige grunner» for at tillatelse skal gis, eller til at kjøringen skal være knyttet til bestemte formål. Forslaget i høringsnotatet innebærer at kommunen vil kunne gi tillatelse til bruk av elektrisk båtmotor i forbindelse med for eksempel fritidsfiske, persontransport, transport av bagasje og utstyr og for ren rekreasjon. Dette vil det være opp til kommunene selv å vurdere. Det er videre foreslått i høringsnotatet at bestemmelsen skal være en *kan*-bestemmelse, slik at det

vil være opp til kommunens skjønn å vurdere om tillatelser skal gis. Det vil altså ikke være slik at kommunen plikter å gi tillatelser til å bruke elektrisk båtmotor på alle småvann, selv om lovens vilkår for å tillate slik ferdsel er oppfylt.

Med hensyn til *effektbegrensning på båtmotor*, heter det i høringsnotatet at begrensningen som følger av Stortingets anmodningsvedtak, tilsier at elmotoren ikke gir større fart enn rofart. Rask rofart anses å ligge på 3 – 3,5 knop, hvis farten skal kunne opprettholdes over en viss distanse. I høringsnotatet foreslås det derfor en effektbegrensning på inntil 800 watt inngangseffekt. Dette forslaget er basert på råd fra bransjen og på tall hentet fra ulike publiserte enkle tester av elektriske båtmotorer. Oppnåelig hastighet som følge av denne effektbegrensningen vil likevel avhenge av en rekke faktorer, særlig båtens skrogform, vekt og størrelse, samt propellutforming mv. Vurderingen er likevel at en effektbegrensning på 800 watt vil dekke behovet for de som ønsker å bruke elektrisk båtmotor til rekreasjonsformål, samtidig som at ulempene for naturmiljøet og friluftslivet ikke vil bli vesentlige.

Det heter videre i høringsnotatet at departementet har vurdert om det i tillegg til effektbegrensning også burde vært oppstilt en hastighetsbegrensning i regelverket. Det kan imidlertid være utfordrende å måle hastighet på vann. Samtidig er ulempene ved at enkelte båter under visse forhold vil kunne gå et fåtall knop over rofart, begrensede. Departementet kommer derfor til at det ikke er nødvendig å også innta en hastighetsbegrensning, men ber likevel spesielt om høringsinstansenes syn på dette. Ut fra den usikkerhet som er knyttet til sammenheng mellom hastighet og effektbegrensning, oppfordres høringsinstansene også til å gi innspill på hvilken effektbegrensning regelverket bør fastsette, samt begrunnelse for anbefalt grense.

Det vil være utfordrende å føre kontroll med om en elmotor er innenfor tillatt effektgrense. Departementet legger i høringsnotatet til grunn at oppsyn og kontroll med båter med elmotor på mindre vann vil nødvendiggjøre måleutstyr og rutiner som naturoppsynet ikke innehar i dag.

Når det gjelder hensynet til vannet som *levested for viltarter og fugler*, viser departementet i høringsnotatet til at flertallet i komitéinnstillingen presiserer at regelverket må sikre at hensynet til natur, og særlig hekkeområder, ivaretas. Departementet påpeker at dette kan ivaretas ved at kommunen pålegges å kartlegge slike hensyn og ikke gi tillatelser i slike områder, og at høringsforslaget er utformet i samsvar med dette.

Departementet uttaler i høringsnotatet at forslaget vurderes å ha to ulike typer konsekvenser for naturmangfold. For det første vil det være konsekvenser knyttet til at ikke-motorisert ferdsel vil bli erstattet med motorisert ferdsel. For det andre vil endringen trolig medføre at ferdselen samlet sett vil øke. Dette gjennom økt ferdsel i områder hvor det allerede er ferdsel, men også ved at det kan bli ferdsel i områder hvor det tidligere ikke har vært ferdsel fordi tilgjengeligheten blir bedre ved bruk av motor.

Når det gjelder førstnevnte type konsekvenser har departementet ingen holdepunkter som tilsier at en båt med elmotor med begrenset effekt og hastighet tilnærmet rofart, vil forstyrre fugle- og dyreliv mer enn en vanlig robåt.

Den andre typen konsekvenser, økt ferdsel, kan imidlertid ha negative konsekvenser. Små vann er ofte grunnere enn store vann, og grunne vann er ofte mer næringsrike vann som kan ha stor verdi for vannfugl. Forslaget kan føre til mer aktivitet i områder der det i utgangspunktet er ønskelig med minst mulig aktivitet, som for eksempel i næringsrike vann med mye vegetasjon, og med stor sannsynlighet for et rikt fugleliv.

Små vann med stor verdi for vannfugl kan være utsatt i sårbare hekkeperioder. Forstyrrelser som følge av økt ferdsel vil kunne medføre økt predasjon hvis rugende fugl skremmes av reiret. Forstyrrelser i form av nærgående trafikk og ferdsel vil kunne øke stressnivået til rugende fugl. Selv om dette isolert sett ikke trenger å utgjøre noen trussel, vil slik påvirkning i sum kunne medføre svekkelse i kondisjon og evne til å gjennomføre en suksessfull rugeperiode. Når eggene klekkes vil det også være en sårbar fase da ungene fortsatt vil være avhengige av foreldrene, selv etter at de har forlatt reiret. For å minimere eventuelle negative ulemper legger forslaget til grunn at kommunene skal legge vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler.

I høringsnotatet uttaler departementet seg også om *konsekvenser for friluftsliv*. Departementet viser til at i en vurdering av en eventuell søknad om ferdsel med båt med elmotor på en innsjø mindre enn to kvadratkilometer, må kommunen også vurdere konsekvensene av en slik tillatelse opp mot de øvrige hensyn som regelverket må ivareta, som for eksempel friluftslivshensyn. Forslaget kan gjøre det enklere å komme seg på fisketur eller båttur på mindre vann for folk som av ulike årsaker ikke er i stand til å ro selv. Forslaget kan også føre til økt fritidsfiske fra båt.

Med en effektbegrensning på 800 watt antar departementet at bruk av elmotor på båt vil avgi et

svært lavt lydnivå, som igjen i liten grad vil oppfattes som forstyrrende. Med en forutsetning om begrenset effekt, som igjen setter begrensning på hastighet, kan departementet ikke se at virkningene for friluftsliv vil skille seg stort fra virkningene ved bruk av vanlig robåt. Uten en effektbegrensning vil bruk av elmotorer kunne påvirke omgivelsene negativt for andre brukere, som for eksempel kajakkpadlere og badende. Dette særlig fordi hastigheten kan bli høy.

På bakgrunn av disse hensyn foreslår departementet i høringsnotatet at det inntas et nytt annet ledd i motorferdselloven § 6, som skal lyde:

«Kommunen kan gi tillatelse til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal gis tillatelse skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis tillatelser til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv».

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd, og gis følgende endrede ordlyd:

«Tillatelse etter første eller annet ledd kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen.»

Nåværende tredje ledd i bestemmelsen blir nytt fjerde ledd.

3.1.4 Høringsinstansenes syn

77 høringsinstanser har kommet med merknader til forslaget. 47 av disse støtter i all hovedsak forslaget. 12 høringsinstanser motsetter seg forslaget. 18 høringsinstanser har ulike merknader, med støtter eller motsetter seg ikke forslagene uttrykkelig.

Støtter forslaget

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Vestland fylkeskommune, Nordland fylkeskommune og følgende kommuner støtter forslaget: Hitra, Grong, Oppdal, Overhalla, Åseral, Bardu, Nordreisa, Alvdal, Vik, Bærum, Nore og Uvdal, Øvre Eiker, Valle, Sør-Fron, Snåsa, Ringeby, Salangen, Os kommune i Innlandet, Sunnfjord, Vefsn, Tana, Nesbyen, Karasjok, Kautokeino, Narvik, Lierne, Hægebostad, Målselv, Selbu, Lom, Rendalen, Tydal og Verdal. Videre støttes forslaget av Utmarkskommunenes

Sammenslutning (USS), Norges Skogeierforbund, Norges Bondelag, Norges Fjellstyresamband, Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF), NHO Reiseliv, Den norske turistforening (DNT), Enebakk SV, Glommen Mjøsen Skog SA, Troms Turlag og Bardu grønne Venstre.

Flere høringsinstanser støtter forslaget fordi det gir økt lokal innflytelse.

USS uttaler, med støtte av kommunene *Hægebostad, Målselv, Selbu, Tydal og Verdal*:

«På generelt grunnlag støtter USS de lovforslagene departementet har kommet med i dette høringsnotatet, da forslagene vil gi en økt lokal-demokratisk innflytelse over reguleringen av motorferdsel i utmark.»

Andre fremhever at forslaget vil gjøre båttur og fritidsfiske mer tilgjengelig.

NJFF uttaler:

«*NJFF* støtter forslaget om nytt annet ledd i motorferdsellovens § 6. Elmotorer er nærmest støyfri og forurenses ikke, men kan bidra til å flere kommer seg ut og bruker de mindre vannene i større grad.»

I høringsuttalelsen fra *Norges Fjellstyresamband* heter det:

«På statsallmenning er det mange fiskevatn som har behov for eit større uttak av fisk. Bruk av elmotor kan bidra til å auka tilgjengelegheit og høve for garnfiske. Forslaget, slik det ligg føre, er difor ei oppmjuking av regelverket som kan gagne fisket og dermed også fiskebestandar på en positiv måte i kultiveringssamanheng.»

Enebakk SV uttaler:

«*Enebakk SV* støtter forslaget om endringer i motorferdselloven § 6. Vi anser forslaget for å ha betydning for friluftslivet, som kan gi folk med vanskeligheter muligheter for å komme seg ut på vannet og oppleve båttur og fritidsfiske.»

Noen høringsinstanser mener at forslaget er positivt for næringsutvikling (*Norges Skogeierforbund og Glommen Mjøsen Skog SA*). Disse uttaler videre at det for utøvere av utmarksnæring vil være unødvendig byråkratisk dersom deres gjester skal måtte søke om tillatelse. For at lovendring skal være hensiktsmessig i næringsssammenheng, må

det være utøver av utmarksnæring som kan søke om tillatelse for sine gjester.

Andre høringsinstanser fremhever at kommunene har god oversikt over relevante lokale forhold.

I høringsuttalelsen til *Hitra kommune* heter det:

«*Hitra kommune* vurderer det som positivt å bli gitt myndighet til å kunne behandle slike søknader. Dette blant annet fordi kommunene nødvendigvis vil ha kjennskap til lokale forhold som kan påvirke utfallet av en eventuell søknad. Herunder hensyn til fugleliv.»

Nordland fylkeskommune støtter forslaget, men ber departementet utarbeide et enkelt sett med retningslinjer som kommunene kan legge til grunn for behandling av denne type saker.

Også *Åseral kommune* støtter forslaget, men peker på utfordringer i fjellkommuner der vannene det dreier seg om, ligger langt fra nærmeste strømforsyning.

Flere som støtter forslaget, er opptatt av grunneiers interesser. *Norges Bondelag* oppfordrer til at det i veiledning knyttet til bestemmelsen legges vekt på at grunneier får informasjon om og kan uttale seg under arbeidet med å forberede og behandle søknader og fastsette det kommunale reglementet som skal gjelde for å gi slike tillatelser.

DNT støtter i hovedsak forslaget til ordlyd i § 6 i motorferdselloven, men ber blant annet om at ordet «vesentlig» tas ut. Da blir formuleringen i denne delen av lovforslaget slik: «Det kan ikke gis tillatelser til motorferdsel som innebærer skade på fugleliv».

Motsetter seg forslaget

Fylkesmannen i Rogaland, Vågå kommune, Ringesrike kommune, Rælingen kommune, Rana kommune, Norsk Friluftsliv, WWF, Naturvernforbundet, Samarbeidsrådet for biologisk mangfold (Sabima), Norsk Ornitologisk Forening (NOF), Nord-Troms Turlag og Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane går mot forslaget.

De fleste høringsinstansene fremhever naturverdiene som gjerne er knyttet til slike vann.

NOF og *Sabima* uttaler:

«Mindre vann er gjerne attraktive hekke- og rasteområder for fugler (...)

En liberalisering som foreslått vil ha en negativ påvirkning på allerede rødlistede og sårbare fuglegrupper tilknyttet våtmark og ferskvann.

Av de 82 rødlistede fugleartene i Norge, er 34 arter tilknyttet våtmark og ferskvann. Ytterligere negative påvirkninger vil være en medvirkende årsak til at Stortingets mål om en forbedret tilstand ikke nås, slik det er beskrevet i Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet*.

Presset fra forstyrrelser på fugler tilknyttet våtmark og ferskvann er allerede betydelig, noe antallet rødlistearter klart indikerer. Ulike typer ender, gjess og lommer er særlig utsatte fuglegrupper i denne sammenhengen.

(...) Det er godt dokumentert at båttrafikk har en negativ effekt på hekkende- og nærings-søkende fugler gjennom forstyrrelser. Forstyrrelser fra båter er først og fremst knyttet til deres fysiske tilstedeværelse, og hurtige og lite forutsigbare bevegelser øker negativ påvirkningsgrad. Forskjeller i bevegelsesmønstrer på båter med motorkraft kontra de uten, er derfor relevant.

(...) Begrensninger av motorisert ferdsel (inkl. elmotorer) i mindre vann har vært av betydning for å ivareta fugleforekomstene i slike områder. I mindre vann er konfliktpotensialet sterkere gjeldende fordi man i større grad vil komme nær gruntvannsområder og kantsoner der mange fugler har levestedene sine. I større vann har fuglene flere alternative næringssøkområder, og det er naturlig at båter i større perioder oppholder seg lengre fra land enn i små vann.

Begrenset tilgang på alternative områder av samme kvalitet er utslagsgivende for virkningen av forstyrrelser. Forstyrrelser kan føre til fortrenging av arter fra foretrukne områder for næringssøk, og dermed redusert energiopptak som kumulativt vil kunne ha en virkning på bestandene, for eksempel gjennom dårligere hekkesuksess. Ved for høy grad av forstyrrelser vil fuglene helt eller delvis sky vannet, og om mulig finne seg suboptimale områder for hekking og næringssøk. Resultatet blir dårligere levestedvilkår for fugler knyttet til våtmark og ferskvann. Forstyrrelser gir også mindre tid og oppmerksomhet til pass av egg og/eller unger, ofte med negative konsekvenser for avkom.»

Flere høringsinstanser mener også at forslaget vil resultere i mer ferdsel. *Fylkesmannen i Rogaland* uttaler:

«Fylkesmannen i Rogaland mener det er sannsynlighet for at forslaget medfører økt ferdsel generelt, herunder ferdsel i nye områder fordi

bruk av elmotor, til tross for effektbegrensning, vil gi bedre tilgjengelighet. (...) Gitt teknologiutviklingen med el-motorer kan en legge til grunn at en vesentlig del av fartøyene på noe sikt vil være el-drevet. Hensiktsmessigheten ved foreslått regelendring må ses i lys av dette.»

Videre mener flere høringsinstanser det vil bli vanskelig for kommunene å håndtere denne bestemmelsen. I høringsuttalelsen til *Rælingen kommune* heter det:

«I tillegg til det uforutsette setter forslaget store krav til både kommunens naturkartlegging for det aktuelle området og saksbehandlers lokal- og fagkunnskap. Skjevhet i kartleggingenes kvalitet og det faglige nivået i kommunene vil fremtvinge store forskjeller mellom kommunenes praktisering av regelverket. Oppmykningen av regelverket vil kunne utløse økende press på den enkelte kommune og det er naturlig å tro at presset kan forsterkes dersom nærliggende eller sammenlignbare kommuner har en mykere praktisering av regelverket.»

Naturvernforbundet uttaler:

«Det er ikke realistisk at kommunenes kompetanse og kapasitet er tilstrekkelig til å oppfylle Stortingets pålegg om hensynet som må tas til vannet som levested for viltarter og fugler. Departementet bør derfor redegjøre for hvordan kommunene kan pålegges en undersøkelsesplikt og sørge for tilstrekkelig kvalitet og kapasitet i utredning av mulige hensyn og skadevirkninger, før det eventuelt gis tillatelser til motorisert ferdsel på mindre vann.»

Flere høringsinstanser mener også at dagens regelverk, som åpner for at det kan gis tillatelse dersom det foreligger «særlige grunner», er tilstrekkelig. *Rana kommune* uttaler at regelverket slik det er i dag «fungerer bra».

NOF og Sabima uttaler at forslaget ikke følger opp Stortingets presiseringer. De mener at formuleringene *vekt på hensyn* og *vesentlig skade* innebærer ingen skranke for hvor omfattende forstyrrelser det kan gis tillatelse til.

Effekt og hastighet

I høringsnotatet konkluderer departementet med at det ikke er nødvendig å ta inn en hastighets-

begrensning i bestemmelsen, i tillegg til effektbegrensningen på 800 watt. Departementet ber likevel spesielt om høringsinstansenes syn på dette. Det bes også om innspill på hvilken effektbegrensning som bør fastsettes.

Fartsbegrensning

15 høringsinstanser har uttalt seg særskilt om spørsmålet om det bør tas inn en hastighetsbegrensning i bestemmelsen.

NHO Reiseliv og *DNT* ber om at det tas inn en lav fartsbegrensning i bestemmelsen i tillegg til effektbegrensningen. Det samme gjør *Norsk Friluftsliv*, som har som sitt primærstandpunkt at lovendringsforslaget ikke bør gjennomføres.

Søndre Land kommune og *Norges Fjellstyre-samband* foreslår at det innføres fartsgrænse i stedet for effektbegrensning. Norges Fjellstyresamband mener at i en oppsynssituasjon vil effekt være vanskelig å kontrollere. Fart vil også være vanskelig å måle, men organisasjonen anser likevel fart og lydnivå som mer hensiktsmessige parametre å forholde seg til. Det foreslås at det settes en begrensning på lyd på for eksempel maksimalt 55 decibel og en fartsbegrensning på for eksempel maks 4 knop.

USS, med støtte av *kommunene Hægebostad, Målselv, Selbu, Tydal og Verdal*, er enig med synspunktet i høringsnotatet om at det ikke er nødvendig med en hastighetsbegrensning i tillegg til effektbegrensningen. *Åseral kommune, Rendalen kommune, Saltdal kommune og Overhalla kommune* uttaler seg i samme retning.

Effektbegrensning

13 høringsinstanser har uttalt seg særskilt om effektbegrensningen.

Eidsvoll kommune og *Holtålen kommune* støtter begrensningen som er satt. Det samme gjør *Norsk Friluftsliv*, som har som sitt primærstandpunkt at lovendringsforslaget ikke bør gjennomføres. *USS* med støtte av *kommunene Hægebostad, Målselv, Selbu, Tydal og Verdal* har ingen innvendinger til en slik begrensning.

NJFF uttaler:

«*NJFF* er enig i at det er behov for at det kan settes begrensninger som forhindrer bruk av kraftige elmotorer som kan gi høy fart, noe som kan være negativt både for dyreliv, inkludert fugler, samt for utøvelse av friluftsliv i tilknytning til de aktuelle vannene. *NJFF* støtter derfor forslaget om en effektbegrensning på

elmotorer. I den sammenheng vil *NJFF* nevne at ingen av de mest kjente elmotorene oppgir effekt i watt i dag. Effekten oppgis ofte som voltkrav på batteri og skyvekraft i kilo. Når den foreslåtte lovendringen trer i kraft bør derfor departementet utarbeide en omregningstabell slik at det blir enkelt for folk flest å forholde seg til hvilke motorer som vil være innenfor det fastsatte kravet om effektbegrensning.»

Vik kommune mener grensen for effekt kan økes til 1600 watt inngangseffekt med tanke på motvind og for å kunne oppnå noe raskere transport enn rofart.

Åseral kommune og *Saltdal FrP* uttaler at effektbegrensningen bør fjernes. *Saltdal FrP* mener effektbegrensningen på 800 watt er en sikkerhetsmessig feilvurdering og en fullstendig undermotorisering for en båt i motvind med flere mennesker ombord.

Enkeltvedtak eller forskrift

Et spørsmål som mange høringsinstanser er opp-tatt av, er om kommunen skal kunne gi en lokal forskrift som åpner for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad. Slik forslaget i høringsnotatet er utformet må man ha enkeltsøknadsbehandling. Bakgrunnen for dette er Stortingets føringer. Tre høringsinstanser tar til orde for enkeltsaksbehandling, *Fylkesmannen i Innlandet, Norsk Friluftsliv* og *Norges Bondelag*. *Fylkesmannen i Innlandet* uttaler:

«*Fylkesmannen i Innlandet* mener at muligheten for å benytte motor vil kunne gi økt ferdsel, og at økt ferdsel i små økosystem kan være uheldig. Dersom endringen skal innføres er vi enige i at slik ferdsel må tillates gjennom enkeltsøknader, ikke gjennom forskrift. Forskriftssystemet for motorisert ferdsel på vassdrag er allerede komplisert for brukerne med tanke på at ett vann kan gå over flere kommuner hvor det kan være forskjellige regler for motorstørrelser, hastigheter og soner langs land. I tillegg til dette kommer reguleringer i verneområder. Søknadsbehandlingen vil også belyse omfanget av motorferdsel, jf. naturmangfoldloven §10.»

14 høringsinstanser uttaler at kommunen bør kunne gi en lokal forskrift som åpner for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad. Dette gjelder *Miljødirektoratet, kommunene Vågå, Tynset, Søndre Land, Oppdal, Hol, Holtålen, Eidsvoll, Lom,*

Sel, Grong, Bygland og organisasjonene *Snøscooterimportørenes landsforening* og *Saltdal FrP*.

Miljødirektoratet uttaler:

«På bakgrunn av forutsetningene i Stortingets vedtak er forslaget til endring utformet som en hjemmel til å gi dispensasjoner ved enkeltvedtak etter søknad. Miljødirektoratet er usikre på om dette er en hensiktsmessig løsning. Etter som bestemmelsens funksjon er knyttet til tilfeller der det ikke foreligger særlige grunner som taler for å gi dispensasjonen, legger vi til grunn at det i utgangspunktet vil være vanskelig å avslå søknader på grunn av at søkerens behov for bruk av båt med elektrisk motor ikke framstår som sterkt nok. Når en kommune først har gitt én tillatelse, har vi da vanskelig for å se for oss at kommunen har saklig grunnlag til å avslå nye søknader innenfor de samme rammene. Det kan da framstå som unødvendig arbeidskrevende både for kommunen og for befolkningen at det må foretas individuell saksbehandling for hver ny person som ønsker å benytte vannet, framfor at vannet åpnes én gang for alle ved en forskrift. Vi vil i den anledning peke på at en også i forskrift kan sette nærmere regler om når, hvor og hvordan ferdselen skal foregå.»

I høringsuttalelsen fra *Eidsvoll kommune* heter det:

«Ferdsl med båt med el-motor på vassdrag bør reguleres gjennom kommunal forskrift. Det vil forenkle saksbehandlingen, gi bedre forutsigbarhet og sikre likebehandling.»

Øvrige innspill

Her gjengis synspunkter som ikke allerede er nevnt, dvs. synspunkter fra høringsinstanser som ikke klart støtter eller motsetter seg forslaget i høringen, samt synspunkter som omhandler andre spørsmål. I mange av innspillene pekes det på ulemper ved forslaget i høringsnotatet.

Miljødirektoratet uttaler:

«Miljødirektoratet vil først bemerke at vi er svært usikre på hvilket behov dispensasjonsordninga skal dekke. Kommunen kan allerede i dag gi dispensasjon til søkere som kan påvise særlige grunner som tilsier at bruk av robåt ikke er et reelt alternativ. Den nye dispensasjonshjemmelen vil dermed kun ha betydning i tilfeller der bruk av robåt er et reelt alternativ for søkeren.»

Vi vil videre peke på at en da motorferdselloven ble vedtatt i 1977 bevisst valgte å gjøre loven teknologinøytral for å ta høyde for teknologiutviklinga. Dette valget har medført at lovens bestemmelser har hatt en fleksibilitet som gjør at de fortsatt er relevante etter over førti års teknologiutvikling.

Forslaget til endring åpner kun for at kommunen skal kunne gi dispensasjon for bruk av elektriske motorer. Dersom det skulle utvikles ny teknologi, som for eksempel brenselcelleteknologi, med tilsvarende lavt miljøavtrykk som elektriske motorer, vil kommunen dermed ikke kunne gi dispensasjon til bruk av denne teknologien uten at loven endres. Miljødirektoratet stiller spørsmål ved om det er lurt å gå bort fra lovens teknologinøytrale utgangspunkt og dermed gi slipp på fleksibiliteten i ei tid da den teknologiske utviklinga går fortere enn noen gang tidligere.»

Helsedirektoratet, med støtte av *Helse- og omsorgsdepartementet*, uttaler:

«Helsedirektoratet ser videre – som Klima- og miljødepartementet – at båter med elmotor på sikt kan føre til et økende press for lignende kjøretøyer. Helsedirektoratet er videre bekymret for at økt bruk av småbåter med elmotor kan bidra til økt omfang av drukningsulykker, og eventuelt også i ulendt terreng. Friluftsområder for helse og rekreasjon og behovet for stillhet er økende i dagens samfunn. Helsedirektoratet kan ikke se at å tillate båter med elmotor, som videre øker presset på å åpne for andre elektriske innretninger i friluftsområder, i sum fremmer folkehelsen, heller snarere tvert imot. Hvis endringen gjennomføres er Helsedirektoratet opptatt av at føringene i Stortingets anmodningsvedtak følges opp, slik departementets forslag også legger opp til.»

Landbruksdirektoratet uttaler:

«Forslaget vil kunne gi en del mer ferdsel. En påvirkning på reindrift vil ikke komme av selve ferdselen på vannet, men ifm. at ferdselen strekkes lengre innover i fjellet, og at man går i land og camper/telter, raster mm. Kommunen må vurdere hensynet til reindriften i den enkelte sak.»

Fylkesmannen i Innlandet mener at muligheten for å benytte motor vil kunne gi økt ferdsel, og at økt ferdsel i små økosystem kan være uheldig.

Også *Fylkesmannen i Troms og Finnmark* peker på ulemper for naturverdier. Fylkesmannen viser videre til at en mulig følgeeffekt av departementets forslag kan være ønske om å bygge båt-naust o.l. ved slike vann som ikke har tilknytning til vei, altså i områder som i det vesentligste er LNFR-områder. Dette da en båtmotor har en økonomisk verdi, ikke tåler å stå ute i vær og vind slik en robåt gjør og da det knytter seg større tyveris risiko til disse. Fylkesmannen mener videre at dersom departementets forslag til lovendring vedtas, bør det samtidig innføres et vårforbud i hekke- og yngletiden tilsvarende det man har i nasjonal forskrift § 9.

Tromsø kommune uttaler at det er uklare eienomsforhold til mange små vann i kommunen, og lurer på hvordan man skal forholde seg til grunn-eiers rett til å nekte motorferdsel på egen grunn i slike tilfeller. Videre peker kommunen på at en mulig effekt av den foreslåtte lovendringen, er at det blir vanskelig for politiet eller tilsynsmyndig-heten å føre kontroll, og vanskelig å skille lovlige el-motorer fra ulovlige.

Friluftsrådernes landsforbund kan ikke se at det er dokumentert behov for motorisert ferdsel på mindre vann som ikke ivaretas godt nok av de dispensasjonsmuligheter som allerede fins. Gitt at et Stortingsflertall fortsatt står fast ved anmodningsvedtaket, mener organisasjonen likevel at departementets forslag balanserer ulike hensyn på en akseptabel måte og vil støtte det. Det advares sterkt mot ytterligere oppmykning.

Flere høringsinstanser er opptatt av de økonomiske og administrative konsekvenser forslaget kan medføre for kommunene. I høringsuttalelsen fra KS heter det:

«Slik KS oppfatter departementets høringsnotat, vil den foreslåtte endringen gi nye, betydelige oppgaver for kommunene knyttet til kartlegging, skjønnsmessige avveininger og kontroll. Med henblikk på disse oppgavens omfang og kompleksitet, slik det er redegjort for i høringsnotatet, vil dette kreve tilførsel av nye administrative og økonomiske ressurser. KS deler derfor ikke departementets vurdering om at forslaget ikke vil få vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.»

Frøya kommune anbefaler at det opprettholdes en restriktiv holdning til motorferdsel i utmark. Andre høringsinstanser foreslår derimot flere liberaliseringer enn det er foreslått i høringsbrevet, blant annet *kommunene Grong, Kautokeino og Åseral*.

Oslo politidistrikt, med støtte fra *Politidirektoratet*, har ingen innsigelser til at det åpnes for bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn to kvadratkilometer. Politidistriktet anser de foreslåtte krav til vurderinger inntatt i ny § 6 annet ledd, for om det skal gis tillatelse, som hensiktsmessige.

3.1.5 Departementets vurdering

Støtte og motstand

Departementet merker seg at et flertall av høringsinstansene (47) støtter forslaget, mens et mindretall (12) motsetter seg forslaget. I tillegg har flere andre høringsinstanser kritiske merknader. Departementet opprettholder i hovedsak forslaget i høringsnotatet, men med en endring.

De fleste høringsinstansene som går mot forslaget, fremhever naturverdiene som ofte er knyttet til slike vann. Mindre vann er gjerne attraktive hekke- og rasteområder for fugler. Flere høringsinstanser mener også at forslaget vil resultere i mer ferdsel. Det vises også til at friluftsområder for helse og rekreasjon og behovet for stillhet er økende i dagens samfunn, og til at dagens regelverk allerede åpner for tillatelse til denne type ferdsel dersom det foreligger «særlige grunner».

Departementet har merket seg synspunktene og er enig i at dette er relevante og viktige hensyn. Samtidig vil departementet peke på et annet viktig hensyn som også fremheves av flere høringsinstanser, nemlig at forslaget vil gjøre båtture og fritidsfiske mer tilgjengelig. Forslaget vil gjøre det enklere å komme seg på fisketur eller båtture på mindre vann. Forslaget kan også føre til økt fritidsfiske fra båt.

Departementet mener videre at lovforslaget innebærer en god balanse mellom ulike hensyn gjennom de krav som stilles. Det stilles som nevnt krav om at den elektriske motoren har svært begrenset inngangseffekt, så begrenset at den ikke gir større fart enn rofart. Videre skal det etter bestemmelsen ved vurderingen legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis tillatelse til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv. Bestemmelsen ivaretar dermed hensynet til natur, og særlig hekkeområder. Bestemmelsen innebærer at kommunen, dersom den vurderer å gi tillatelse, må kartlegge slike hensyn, med mindre kommunen allerede har innhentet slik kunn-

skap. I vurderingen av om motorferdselen vil innebære vesentlig skade på fugleliv, må kommunen blant annet se på hvilke arter som bruker området, dagens trusselbilde for disse artene og tilgangen på andre vann.

Et annet motargument mot forslaget er at det vil bli vanskelig for kommunene å håndtere denne bestemmelsen, og at den vil kreve ressurser knyttet til kartlegging, skjønsmessige avveininger og kontroll. Andre høringsinstanser fremhever at kommunene har god oversikt over relevante lokale forhold. Departementet antar at situasjonen vil være forskjellig i ulike kommuner, både når det gjelder behovet for å gi tillatelse til denne type motorferdsel og når det gjelder hvilken grad av kunnskap kommunene allerede har om naturmangfold i det aktuelle vannet. Det er som nevnt foreslått i høringsnotatet at den aktuelle lovbestemmelsen skal være en *kan*-bestemmelse. Det vil dermed være opp til kommunens skjønn å vurdere om tillatelser skal gis. Det er ikke noe i veien for at kommunen, for eksempel ut fra ressurshensyn, velger å ikke benytte seg av muligheten forslaget gir.

Det fremholdes også som et motargument mot lovforslaget at loven i dag er teknologinøytral. Dette har medført at lovens bestemmelser har hatt en fleksibilitet som gjør at de fortsatt er relevante etter over førti års teknologiutvikling. Departementet er enig i at lovens teknologinøytrale utgangspunkt er hensiktsmessig og fornuftig, og mener at det er viktig å fastholde det. I dette tilfellet mener departementet likevel at det kan forsvares å fravike dette utgangspunktet. Departementet mener det er liten fare for at forslaget vil innebære noen fare for utglidning av det teknologinøytrale utgangspunktet eller ha smitteeffekt til andre fremkomstmidler.

Effekt og hastighet

I høringsnotatet foreslås det en effektbegrensning på inntil 800 watt inngangseffekt for den elektriske båtmotoren. Departementet uttaler i notatet at det ikke synes nødvendig å ta inn en hastighetsbegrensning i bestemmelsen, i tillegg til effektbegrensningen. Departementet ber likevel spesielt om høringsinstansenes syn på dette. Det bes også om innspill på hvilken effektbegrensning som bør fastsettes, samt begrunnelse for anbefalt grense.

Fartsbegrensning

15 høringsinstanser har uttalt seg særskilt om spørsmålet om det bør tas inn en hastighetsbegrensning i bestemmelsen. Tre av disse ber om

at det tas inn en lav fartsbegrensning i bestemmelsen i tillegg til effektbegrensningen. To høringsinstanser ber om at det innføres fartsgrænse *i stedet for* effektbegrensning. Det pekes på at i en oppsynssituasjon vil effekt være vanskelig å kontrollere. Fart vil også være vanskelig å måle, men anses likevel som mer hensiktsmessig. Ti høringsinstanser uttaler at det ikke er nødvendig med en hastighetsbegrensning i tillegg til effektbegrensningen.

Effektbegrensning

13 høringsinstanser har uttalt seg særskilt om effektbegrensningen. Fire høringsinstanser støtter begrensningen, og seks uttaler at de ikke har noen innvendinger til den. En av dem som støtter forslaget uttaler også at effekten for båtmotorer ofte oppgis som voltkrav på batteri og skyvekraft i kilo, og at departementet bør utarbeide en omregningstabell slik at det blir enkelt for folk flest å vite hvilke motorer som vil være innenfor kravet om effektbegrensning. Tre høringsinstanser ber om at den foreslåtte effektbegrensningen økes eller fjernes. En av disse mener grensen er en sikkerhetsmessig feilvurdering.

Departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet om at det settes en effektbegrensning på inntil 800 watt inngangseffekt for den elektriske båtmotoren, og at det ikke tas inn en hastighetsbegrensning i bestemmelsen, i tillegg. Ikke mange høringsinstanser har kommentert denne delen av høringsnotatet, og av de som har kommentert, er et flertall enige i forslaget i høringsnotatet. Etter departementets syn tyder dette på at forslaget treffer noenlunde riktig ut fra formålet. At det er praktisk vanskelig å måle effekt så vel som hastighet i en oppsynssituasjon er imidlertid en utfordring. Dette kan innebære at kontrollen med bestemmelsen blir noe svakere enn den ellers ville vært, i hvert fall inntil naturopsynet har fått på plass nødvendig måleutstyr og rutiner.

Departementets har merket seg innspillet om at den fastsatte grensen er en sikkerhetsmessig feilvurdering. Som nevnt i høringsnotatet, vil båtens hastighet avhenge av en rekke faktorer. Blant disse er båtens form, størrelse, vekt (inkludert last), propellutforming, vær og vind. Her som ellers må man bruke sunn fornuft og vurdere forholdene før man legger fra land med en båt. Departementet viser ellers til at saken gjelder vann med areal på under 2km², og hvor det dermed er snakk om relativt begrensede avstander.

Departementet har også merket seg innspillet om at det er behov for nærmere veiledning slik at det blir enkelt for allmennheten å vite hvilke motorer som vil være innenfor kravet om effektbegrensning. Departementet vil se nærmere på hvordan dette kan følges opp.

Enkeltvedtak eller forskrift

Et spørsmål som mange høringsinstanser er opp tatt av, er om kommunen skal kunne gi en lokal forskrift som åpner for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad. Slik forslaget i høringsnotatet er utformet må man ha enkelt-søknadsbehandling. Bakgrunnen for dette er Stortingets føringer.

En ordning med åpning i forskrift vil være enklere å administrere for kommunen, siden man slipper enkelt-søknadsbehandling. Den vil også være enklere for publikum, som slipper å søke. På den annen side vil ikke en slik ordning gjøre det mulig for kommunen å ha en fortløpende kontroll med omfanget av motorferdsel på det aktuelle vannet.

Tre høringsinstanser tar til orde for enkelt-saksbehandling. 14 høringsinstanser uttaler at kommunen bør kunne gi en lokal forskrift som åpner for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad. Departementet er enig med flertallet av høringsinstansene. Som påpekt i en høringsuttalelse, vil det nok være slik at når en kommune først har kommet til at lovens vilkår er oppfylt og gitt én tillatelse, vil kommunen gjerne ikke ha saklig grunnlag til å avslå nye søknader innenfor de samme rammene. Det kan da framstå som unødvendig arbeidskrevende både for kommunen og for befolkningen at det må foretas individuell saksbehandling for hver ny person som ønsker å benytte vannet, framfor at vannet åpnes én gang for alle ved en forskrift. Også i forskrift kan det settes nærmere regler om når, hvor og hvordan ferdselen skal foregå. Etter departementets vurdering veier hensynet til forenkling her tyngre enn hensynet til å ha en fortløpende kontroll med omfanget av motorferdsel på det aktuelle vannet. Departementet har justert lovforslaget i tråd med dette, slik at kommunene også kan åpne for ferdsel med el-motor på mindre vann gjennom å gi forskrift.

Bestemmelsens ordlyd

To høringsinstanser mener at formuleringene *vekt på hensyn* og *vesentlig skade* ikke innebærer noen skranke for hvor omfattende forstyrrelser det kan

gis tillatelse til. Også en tredje høringsinstans ber om at ordet *vesentlig* fjernes. En annen høringsinstans ber om at det innføres et vårforbud i hekke- og yngletiden.

Departementet er ikke enig i at forslaget til lovbestemmelse ikke innebærer noen skranke. Bestemmelsen må sees som en helhet. Som nevnt stiller bestemmelsen krav om at den elektriske motoren har svært begrenset inngangseffekt. Videre skal det etter bestemmelsen ved vurderingen legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis tillatelse til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv. Bestemmelsen innebærer at kommunen, dersom den vurderer å gi tillatelse, må kartlegge slike hensyn, med mindre kommunen allerede har innhentet slik kunnskap. I vurderingen av om motorferdselen vil innebære vesentlig skade på fugleliv, må kommunen blant annet se på hvilke arter som bruker området, dagens trusselbilde for disse artene og tilgangen på andre vann.

Bestemmelsen inneholder enkelte skjønnsmessige formuleringer. Det er vanlig i lov- og forskriftsbestemmelser og gir bestemmelsene en viss, ønsket fleksibilitet. Mer bastante formuleringer kan lede til at en bestemmelse får uforutsette utfall.

Departementet har vurdert forslaget om et vårforbud i hekke- og yngletiden, men mener dette vil gi en lovbestemmelse som er for lite fleksibel. Et slikt forbud, samt eventuelle andre restriksjoner, kan imidlertid fastsettes av kommunene i en forskrift eller enkeltvedtak. Kommunen må i sin saksbehandling vurdere om det i en eventuell tillatelse bør settes vilkår som for eksempel gir forbud i sårbare perioder som for eksempel i hekkeperioden.

Øvrige spørsmål

En høringsinstans er bekymret for at økt bruk av småbåter med elmotor kan bidra til økt omfang av drukningsulykker, og i ulendt terreng.

En annen høringsinstans er bekymret for at forslaget, gjennom å legge til rette for at ferdselen strekkes lengre innover i fjellet, kan påvirke reindriften negativt.

To høringsinstanser uttaler at for utøvere av utmarksnæring vil det være unødvendig byråkratisk dersom ikke de selv, men deres gjester, skal måtte søke om tillatelse.

Etter departementets syn er dette forhold som vil inngå i de vurderinger som kommunene vil

gjøre når de skal vurdere om de skal åpne for motorferdsel, og hvordan ferdselen i så fall skal reguleres nærmere.

Flere som støtter forslaget, er opptatt av grunneiers interesser. Som kjent kan grunneier forby motorisert ferdsel i vassdraget, selv om denne ferdselen er i tråd med motorferdselloven, jf. vannressursloven § 16 annet ledd annet punktum jf. første ledd bokstav d. Dersom det er uklare eiendomsforhold antar departementet at man må følge det alminnelige prinsippet i sivilprosessen om at det mest sannsynlige faktum skal legges til grunn. Hvis kommunen vedtar en forskrift eller et enkeltvedtak om motorferdsel, kommer også forvaltningslovens regler om forhåndsvarsling (forskrift og enkeltvedtak), underretning eller kunnngjøring (forskrift og enkeltvedtak) og klage (enkelvedtak) til anvendelse, med de rettigheter det innebærer for grunneier.

Flere høringsinstanser ønsker et restriktivt regelverk. Andre foreslår derimot flere liberaliseringer enn det som er foreslått i høringsbrevet. Disse faller til dels utenfor høringen, og departementet omtaler ikke disse nærmere her.

På bakgrunn av innspillene fra høringsinstansene om at kommunen bør kunne gi en lokal forskrift som åpner for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad, anser departementet at den foreslåtte bestemmelsen i motorferdselloven bør gis følgende utforming:

«Kommunen kan gi *forskrift eller fatte enkeltvedtak om adgang* til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal *åpnes for slik ferdsel*, skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, og særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis *adgang til* motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv».

I høringsnotatet foreslo departementet at bestemmelsen føyes til i § 6. Etter en nærmere vurdering er departementet kommet til at bestemmelsen i stedet bør inntas i § 5 som nytt fjerde ledd. Paragraf 5 inneholder allerede i dag en bestemmelse om bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn to kvadratkilometer, og opplysningshensyn tilsier at bestemmelsene samles i samme paragraf.

Departementet foreslår videre noen endringer i overskriftene til § 5 og § 6, slik at disse fortsatt samsvarer med bestemmelsenes innhold.

3.2 Endringer av regler for oppsyn i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b

3.2.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Bestemmelsene i motorferdselloven §§ 12 a og 12 b ble tilføyd ved lovendring i 2015. De gir dels Statens naturoppsyn myndighet til å kreve fremlagt alle dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen (for eksempel førerkort), og ikke bare dokumenter som er påkrevet etter motorferdselregelverket (tillatelser mv.), og dels myndighet til å utstede overtredelsesgebyr. Bestemmelsenes ordlyd er i dag følgende:

§ 12 a

«Statens naturoppsyn fører kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt. Reglene i naturoppsynsloven § 3 får anvendelse ved kontroll etter denne lov. I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av snøscooter viser fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen».

§ 12 b første ledd

«Statens naturoppsyn kan ilegge fører av snøscooter overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter denne lov».

De øvrige ledd i § 12 b foreslås ikke endret og omtales derfor ikke her.

Bestemmelsen i § 12 a om plikt for snøscooterførere til å legge frem nødvendige dokumenter er en supplerende bestemmelse i naturoppsynsloven § 3. Bestemmelsen i § 12 a medfører at førere av snøscooter plikter å fremlegge for eksempel førerkort og vognkort i tillegg til nødvendige tillatelser og dispensasjoner etter motorferdselregelverket. Bestemmelsene i §§ 12 a og adgangen i 12 b første ledd til å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på motorferdselregelverket, er imidlertid begrenset til å gjelde førere av snøscooter. Bestemmelsene omfatter altså ikke førere av andre kjøretøy eller fartøy.

3.2.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringsforslaget av 5. desember 2019 viser departementet til at bestemmelsene om fremleggelse av dokumenter og overtredelsesgebyr for førere av

snøscootere ble inntatt i loven i forbindelse med at kommunene i 2015 fikk adgang til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. At bestemmelsene om fremleggelse av dokumenter og overtredelsesgebyr ble begrenset til å gjelde førere av snøscootere, var i all hovedsak et utslag av at de øvrige bestemmelsene som ble fastsatt samtidig gjaldt bruk av snøscootere (i løyper for fornøyleskjøring). Det var derfor snøscootere oppmerksomheten var rettet mot. Samtidig fremgår det klart av forarbeidene til lovendringen at behovet for å kreve fremlagt dokumenter gjelder ved all motorferdsel i utmark, og § 12 a ble derfor gjort generell, slik at fremleggelsesplikten gjelder all kjøring uavhengig av om den er nyttekjøring eller fornøyleskjøring (Prop. 35 L (2014–2015) side 33). Departementet uttaler i høringsnotatet at grunnen til at bestemmelsen ikke ble gjort generell også med tanke på type kjøretøy, i liten grad var resultat av noen bevisst vurdering, men mest av alt må anses som en inkurie. Departementet uttaler at det samme må gjelde for adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr.

Departementet uttaler videre at grunnlaget for kontrollaktiviteten til Statens naturoppsyn, er å forebygge negative konsekvenser som motorferdsel kan medføre for naturmiljøet og å avdekke ulovlig kjøring. En utvidelse av Statens naturoppsyn sin myndighet etter § 12 a og 12 b til å gjelde førere av alle motorkjøretøy og -fartøy, vil styrke naturoppsynets mulighet til å føre kontroll med motorferdsel i utmark.

Departementet uttaler videre at det ikke er saklig grunn til at adgangen til å kreve fremlagt dokumenter etter motorferdselloven § 12 a eller ilegge overtredelsesgebyr etter § 12 b skal være begrenset til førere av snøscooter, og foreslår derfor at bestemmelsene utvides til å gjelde førere av alle motorkjøretøy og -fartøy.

Konkret foreslår departementet følgende endringer:

§ 12 a skal lyde:

«Statens naturoppsyn fører kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt. Reglene i naturoppsynsloven § 3 får anvendelse ved kontroll etter denne lov. I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen».

§ 12 b første ledd første punktum skal lyde:

«Statens naturoppsyn kan ilegge fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* overtredelsesgebyr

hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov».

3.2.3 Høringsinstansenes syn

66 høringsinstanser har kommet med merknader til forslaget. 42 av disse støtter i all hovedsak forslaget. 15 høringsinstanser motsetter seg forslaget. 9 høringsinstanser har ulike merknader, med støtter eller motsetter seg ikke forslagene uttrykkelig.

Støtter forslaget

Miljødirektoratet, Politidirektoratet, Landbruksdirektoratet, Fylkesmannen i Rogaland, Fylkesmannen i Vestfold og Telemark og følgende kommuner støtter forslaget: *Narvik, Bardu, Nordreisa, Oppdal, Søndre Land, Hitra, Hol, Bærum, Nore og Uvdal, Kåfjord, Øvre Eiker, Vågå, Tromsø, Sør-Fron, Snåsa, Saltdal, Ringebu, Ringerike, Os kommune i Innlandet, Sunnfjord, Nesbyen, Tana, Karasjok, Kautokeino, Lom og Eidsvoll kommune*. Videre støttes forslaget av *KS, WWF, Norsk Friluftsliv, Friluftsrådernes landsforbund, NHO Reiseliv, Naturvernforbundet, Norges Jeger- og Fiskerforbund, DNT, Nord-Troms turlag, Troms Turlag og Bardu grønne Venstre*.

De fleste høringsinstansene som støtter forslaget, legger vekt på at det vil styrke mulighetene for Statens naturoppsyn til å føre en effektiv kontroll med motorferdsel i utmark.

Politidirektoratet uttaler:

«Politiets har i dag begrenset mulighet til å drive med kontrollvirksomhet av denne typen. Politidirektoratet er derfor positive til å styrke naturoppsynets mulighet til å føre kontroll med motorferdsel i utmark».

Miljødirektoratet uttaler:

«Behovet Statens naturoppsyn har for å få framlagt tillatelser som fører er pliktig å medbringe, og til å få framlagt førerkort som legitimasjon på at fører er samme person som tillatelsen er gitt til, knytter seg ikke bare til kontroll av snøskutførere. Pliktene til å medbringe dokumenter kan variere mellom de forskjellige formene for motorferdsel. Vi kan imidlertid ikke se at dette tilsier at muligheten naturoppsynet har til å kreve å få se de dokumentene som føreren det i det enkelte tilfellet skal ha med seg bør variere.

På samme måte kan vi ikke se at det er noen sterke grunner som taler for at hjemmelen for

å ilegge overtredelsesgebyr skal begrense seg til overtredelser begått av snøskuterførere. Bestemmelsen om overtredelsesgebyr ble innført som en måte å reagere på enkeltstående tilfeller av mindre alvorlige overtredelser, der politianmeldelse ikke anses hensiktsmessig. Behovet for en slik reaksjon kan i utgangspunktet gjøre seg gjeldende for alle typer motorferdsel».

I høringsuttalelsen til *Hitra kommune* heter det:

«Hitra kommune stiller seg positive til denne endringen, da kjøring på barmark er i større grad utbredt her på kysten, og at det registreres en god del kjøring i utmark. Det er ukjent hvorvidt dette er lovlig kjøring eller ikke, men det er positivt dersom oppsynsmenn også i barmarksområder gis anledning til å utstede overtredelsesgebyr der dette er nødvendig».

Søndre Land kommune ser positivt på at alle typer motorkjøretøy kan kontrolleres, og ilegges overtredelsesgebyr. Kommunen mener at kontroll etter loven må tydeliggjøre at ilegging av overtredelsesgebyr også må kunne gjøres av lokalt politi. SNO har en begrenset kapasitet, og politiet kan være lettere å få tak i, enn SNO i lavlandskommuner.

I tillegg til å støtte forslaget, uttaler *Miljødirektoratet* at hensynene bak å utvide virkeområdet tilsier at bestemmelsene bør utvides til å gjelde *alle* typer motorferdsel i utmark. Direktoratet mener derfor utvidelsen også bør omfattet fører av *luftfartøy* og ikke bare fører av motorkjøretøy og motorfartøy.

Motsetter seg forslaget

Kommunene Sel, Lierne, Hægebostad, Målselv, Selbu, Rana, Tydal, Verdal, Rendalen og Åseral går mot forslagene i høringsnotatet. Det samme gjør *USS, Snøscooterimportørenes forening, Snøscooterklubbenes Fellesråd, Sulitjelma Snøscooterklubb og Saltdal FrP*.

Flere av høringsinstansene mener det er behov for nærmere utredning av forslaget.

USS, med støtte av kommunene *Lierne, Hægebostad, Målselv, Selbu, Rana, Tydal og Verdal*, uttaler:

«Etter *USS* sitt syn kan ikke kontrollbestemmelsene uten videre utvides til også å gjelde andre typer kjøretøy, uten at det foretas en nær-

mere utredning av hvorvidt bestemmelsene passer for all motorferdsel i utmark uavhengig av type kjøretøy, og at kontrollbehovet blir sammenholdt med dagens kontrollsystem for andre kjøretøy. Dette er ikke gjort i høringsnotatet».

Snøscooterimportørenes forening uttaler om departementets forslag:

«Dette gjøres uten at det er gjennomført noen drøftelse av de prinsipielle spørsmålene saken reiser. Departementet legger feilaktig til grunn at utvidelsen til å ilegge gebyr som ble gitt naturoppsynet i 2015 rent tilfeldig ble avgrenset til snøscooter (...) Realiteten ser heller ut til å være at regjeringen mente det var nødvendig med en særskilt endring for snøscooter FORDI mulighetene for rekreasjonskjøring med snøscooter ble utvidet. Da ønsket regjeringen også å sikre at en hadde tilfredsstillende kapasitet for kontroll og ileggelse av «straff» ved overtredelse, sammen med oppfølgingen av det nye regelverket. (...) Nå er det imidlertid ikke foreslått noen endringer i høringsnotatet som gir noen form for økt kontrollbehov, og derved heller ingen grunn til å endre regelverket for ileggelse av gebyr. Generelt skal staten være varsom med å gi sivile myndigheter politi- og påtaleoppgaver uten en grundig analyse av konsekvensene. Særlig gjelder det adgangen til å ilegge gebyr som straff for overtredelse. I realiteten innføres et helt nytt regime med overtredelsesgebyr for all ulovlig motorisert ferdsel i utmark. Etter gjeldende rett er det kun overtredelsesgebyr for ulovlig ferdsel med snøscooter, mens øvrig ulovlig ferdsel er belagt med straffeansvar. Det foretas ingen vurdering av konsekvensene en slik endring får for straffebestemmelsen i § 12 som med den foreslåtte endringen fremstår som overflødig.»

Flere høringsinstanser mener også at det er betenkelig at denne myndigheten tilligger andre enn politiet.

Rendalen kommune uttaler:

«Rendalen kommune finner det prinsipielt betenkelig å overføre oppsynsmyndighet til andre enn politiet».

Videre uttaler flere høringsinstanser at det ikke er behov for å utvide kompetansen til SNO, og at fjelloppsynet kan benyttes om nødvendig.

USS, med støtte av kommunene *Lierne, Hægebostad, Målselv, Selbu, Rana, Tydal og Verdal*, uttaler:

«USS mener videre at det allerede foreligger tilstrekkelig adgang til kontroll i dag, ved at Fjellstyrene kan gis begrenset politimyndighet i statsallmenningene etter politiloven, en adgang som i stor utstrekning er benyttet. Ved utøvelse av denne myndighet er Fjellstyrene og Fjelloppsynet underlagt politiet, et samarbeid som har vært lenge og som etter USS' mening utfyller hverandre godt. Fjelloppsynet kan også påta seg oppsyn utenfor statsallmenningene. På den annen side gir USS sine medlemmer tilbakemelding om at kontrollmyndigheten hos SNO ikke er like samordnet med politiet, og at det oppleves å være ulik praksis fra sted til sted. Etter det USS erfarer er heller ikke politiet like tilfreds med denne formen for delegert politimyndighet».

Øvrige innspill

Her gjengis synspunkter som ikke allerede er nevnt, dvs. synspunkter fra høringsinstanser som ikke klart støtter eller motsetter seg forslaget i høringen, samt synspunkter som omhandler andre spørsmål. Noen av innspillene er kritiske til forslaget.

Fylkesmannen i Troms og Finnmark peker i sin uttalelse på fordeler og ulemper ved lovforslaget. Forslaget vil være ressursbesparende for politiet. Fylkesmannen mener imidlertid at hensynet til rettssikkerhet og likebehandling taler for at et forhold anmeldes av oppsyn og etterprøves av påtalejurist i politiet. Fylkesmannen mener at også hensynet til oppsynspersonellet selv taler for en slik løsning.

Fylkesmannen uttaler videre at høringsnotatet ikke har problematisert hvordan dokumentkontroll ved kjøring i medhold av dispensasjonsvedtak skal kunne gjennomføres. Dette sett i lys av at det ikke er fastsatt formkrav til dispensasjonsvedtak i motorferdselloven.

Fylkesmannen mener det også er uklart hvorvidt det skal drives oppsyn med bestemmelser gitt i kommunale forskrifter hjemlet i motorferdselloven, for eksempel fartsbegrensninger, gebyr for bruk av snøscooterløyper o.l. Endelig er Fylkesmannen bekymret for at forslaget skal lede til at miljøkrim-arbeidet i politidistriktene blir marginalisert og ressurser flyttes til andre ansvarsområder, og at politiet ikke holder seg oppdatert på utviklingen på saksfeltet.

Norges Fjellstyresamband uttaler:

«Forholdet til politiet er ikkje nemnt i høyringsforslaget. NFS meiner forholdet mellom SNO og politiet er ei prinsipiell problemstilling som bør avklarast på overordna nivå. (...) Politi og Fjelloppsyn med BP (begrensa politimyndighet) har også ei naturoppsynsrolle (for Fjelloppsynet kun på statsallmenning), men kan slik lova er formulert ikkje gje «overtredelsesgebyr», jf. lovteksten som berre omtalar Statens Naturoppsyn. Brukarar som er i ein kontrollsituasjon vil dermed bli handsama ulikt, alt etter kva oppsynsmynde dei blir kontrollert av. Lokalt blir dette oppfatta å vere svært uheldig (...)

Det er langvarig etablert praksis for at oppsyn, herunder tilsyn med motorisert ferdsel, på statsgrunn og statsallmenning skjer i regi [av] lokalt oppsyn som Fjelloppsynet (statsallmenning) og Fjelltjenesten (statsgrunn). (...) NFS vil understreke at dei føreslåtte endringane endrar ikkje Fjelloppsynets oppgåver på statsallmenning jfr. fjellovas § 36 og standard oppsynsinstruks. (...) For å sikre eit effektivt tilsyn er det også viktig at SNO, på statsallmenning der Fjelloppsynet utførar oppsyn etter fjellova, samordnar sitt tilsyn med fjellstyra gjennom samarbeid og kjøp av oppsynstjenestar frå fjellstyra.»

Tynset kommune og *Alvdal kommune* mener det bør vurderes hvorvidt også lokalt oppsyn med begrenset politimyndighet kan gis i oppgave å gjennomføre kontroll på oppdrag fra Statens naturoppsyn eller politi. Dette begrunnes med at det mange steder finnes private aktører, grunneiersammenslutninger og lokale fjellstyre med minst like gode forutsetninger for å utføre oppsyn, samtidig som disse vil kunne ha en langt kortere aksjonstid.

Narvik kommune ber om at det utredes muligheter for at kommunene får adgang til å overta kontrolloppgaver og ileggelse av overtredelsesgebyrer langs kommunalt godkjente løypenettverk. Dette er spesielt naturlig der kommunene har innført såkalt løypeavgift og allerede kontrollerer om løypeavgiften er betalt.

Norges Skogeierforbund uttaler:

«For kjøring som er tillatt direkte etter loven, eller den nasjonale forskriftens §§ 2 og 3 er det i dag ikke noe krav om skriftlige dokumenter, eller noen kontrollhjemmel for SNO. Dette betyr at skogeiere har adgang til å eksempelvis

sjekke behov for ungsogpleie eller vurdere barkbillesituasjonen, uten at det er krav om å ha med dokumentasjon. Slik Norges Skogeierforbund forstår det, innebærer dette at motorisert ferdsel utover dette som nå vil bli gjenstand for kontroll.

Endringen i motorferdselloven §§ 12 a og b vil dermed blant annet påvirke det som omfatter jakt, som for mange er en viktig næringsvei. Det er i dag adgang til å benytte motoriserte kjøretøy for å kjøre ut skutt elg og hjort, men ikke rådyr og villsvin. Under slik ferdsel vil da fører måtte framvise dokumentert tillatelse. Dette vil etter vårt syn være en innstramning, der vi savner begrunnelse for at dette er et problem».

Glommen Mjøsen Skog har en tilsvarende uttalelse som Norges Skogeierforbund.

Selbu kommune og Saltdal FrP tar til orde for at Statens naturoppsyn ikke lenger skal ha mulighet til å håndheve regelverket og gi straffereaksjoner i forbindelse med snøscooterkjøring, da myndigheten utelukkende bør ligge til politiet.

Vefsn kommune og Tana kommune uttaler derimot at Statens naturoppsyn også må pålegges å kontrollere betalt løypeavgift for kjøring i godkjente snøscooterløyper for rekreasjonskjøring. Kjøring uten betalt løypeavgift er ulovlig kjøring i utmark og bør forfølges på lik linje med øvrige brudd på lov og forskrift om motorisert ferdsel i utmark.

3.2.4 Departementets vurdering

Støtte og motstand

Departementet merker seg at et flertall av høringsinstansene (42) støtter forslaget, mens et mindretall (15) motsetter seg forslaget. Departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

Flere høringsinstanser som går mot forslaget, mener det er behov for en nærmere utredning, blant annet av hvorvidt bestemmelsene passer for all motorferdsel i utmark uavhengig av type kjøretøy, og at departementet må drøfte de prinsipielle spørsmålene saken reiser. Flere mener også at det er betenkelig at denne myndigheten tilligger andre enn politiet.

Departementet vil innledningsvis påpeke at bestemmelsen om at Statens naturoppsyn kan kreve at fører av snøscooter viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen, allerede finnes i motorferdselloven. Fører av andre motorkjøretøyer enn snøscooter har i dag

plikt til å medbringe og vise frem tillatelser og dispensasjoner, jf. forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 7. Det er derfor bare for dokumenter etter annet lovverk enn motorferdselregelverket (for eksempel førerkort) at endringen får selvstendig betydning overfor førere av slike kjøretøyer. Også bestemmelsen om at Statens naturoppsyn kan ilegge fører av snøscooter overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av motorferdselloven, gjelder allerede i dag. Prinsippene er altså allerede gjennomført i loven. Endringene som foreslås nå, er begrenset til å innebære at fører av andre typer motorkjøretøy eller -fartøy og fører av snøscooter behandles på samme måte i lovverket.

Som påpekt i høringsnotatet, anser departementet det mest av alt som en inkurie at de to bestemmelsene i motorferdselloven ikke ble gjort generelle når det gjelder type kjøretøy. Videre mener departementet, uavhengig av bestemmelsenes forhistorie, at det nå er fornuftig og hensiktsmessig å la bestemmelsene omfatte også andre typer motorkjøretøy eller -fartøy enn snøscootere.

Det har over tid vært en utvikling der det i stadig flere lovverk inntas bestemmelser om administrative sanksjoner. Dette anses generelt for å gi et mer effektivt og nyansert sanksjonssystem med mindre bruk av straff. Administrative sanksjoner effektiviserer håndhevingen fordi et mer fleksibelt sanksjonssystem vil gjøre det mulig å tilpasse sanksjonen bedre til overtredelsens art og alvor, og fordi man sparer tid og kostnader ved at saken ved administrative sanksjoner normalt behandles i én etat (forvaltningen) i stedet for i to eller tre (forvaltningen, politiet/påtalemyndigheten og domstolene). Derved går det også kortere tid mellom overtredelse og reaksjon.

Flertallet av høringsinstansene støtter forslaget i høringsnotatet, da det vil styrke mulighetene for Statens naturoppsyn til å føre effektiv kontroll med motorferdsel i utmark. Også politiet er positive til bestemmelsen. Politidirektoratet viser til at politiet i dag har begrenset mulighet til å drive med kontrollvirksomhet av denne typen, og er derfor positiv til å styrke naturoppsynets mulighet til å føre kontroll med motorferdsel i utmark.

Når det gjelder spørsmålet om hvorvidt bestemmelsene passer for all motorferdsel i utmark uavhengig av type kjøretøy, viser departementet til at det nå er gjennomført en bred høring av forslaget, med mange høringsinnspill. Det er etter departementets syn ikke fremkommet noe i høringen som viser at bestemmelsen ikke kan gis en generell utforming.

Når det gjelder forholdet til straffebestemmelsen i motorferdselloven § 12, vil denne fortsatt gjelde. Straffebestemmelsen har et videre anvendelsesområde enn § 12 b om overtredelsesgebyr. På de områder der bestemmelsene overlapper, vil de supplere hverandre. Paragraf 12 b skal ikke erstatte en straffeforfølgning der slik forfølgning er ønskelig, for eksempel på grunn av sakens alvorlighet. Det er departementets utgangspunkt at de alvorlige sakene bør politianmeldes og ikke avgjøres administrativt. Dette vil blant annet bidra til at miljøkrim-arbeidet i politidistriktene på dette området ikke marginaliseres.

Flere høringsinstanser som går mot forslaget, uttaler at det ikke er behov for å legge denne kompetansen til Statens naturoppsyn, og at fjellstyrene (fjellopsynet) kan benyttes om nødvendig. USS hevder også at politiet ikke er tilfreds med «denne formen for delegert politimyndighet». Departementet antar at USS her sikter til ordningen med begrenset politimyndighet (BP). Mange ansatte i Statens naturoppsyn har BP, på lik linje med mange i fjellopsynet. Det er imidlertid uklart for departementet om USS mener at politiet er misfornøyd med ordningen generelt, eller bare med Statens naturoppsyns bruk av ordningen. Bruk av ordningen med begrenset politimyndighet var uansett ikke på høring og departementet mener det faller utenfor rammen av proposisjonen å gå inn i en vurdering av denne ordningen her. Dersom USS likevel ikke sikter til ordningen med BP men mener at politiet ikke er tilfreds med den kontroll som utøves av Statens naturoppsyn i medhold av naturoppsynsloven, vil departementet vise til at de høringsuttalelser som er mottatt i denne høringssaken ikke underbygger dette. Tvert imot støtter Politidirektoratet forslaget om å styrke muligheten for Statens naturoppsyn til å føre kontroll med motorferdsel i utmark. Departementet noterer seg ellers at enkelte høringsinstanser har prinsipielle synspunkter om hvem som skal føre offentligrettslig oppsyn i statsallmenninger. Dette ble diskutert i NOU 2018: 11 Ny fjellov som har vært på høring og som følges opp av Landbruks- og matdepartementet. Departementet finner det verken naturlig eller nødvendig å gå nærmere inn i disse vurderingene i proposisjonen her.

Av de høringsinstanser som støtter forslaget, mener én at det må tydeliggjøres at ilegging av overtredelsesgebyr også må kunne gjøres av lokalt politi.

Til dette vil departementet bemerke at politiet ikke vil kunne ilegge *overtredelsesgebyr*. Politiet vil imidlertid fortsatt kunne ilegge bøter med hjem-

mel i motorferdselloven § 12. Lovforslaget innebærer ikke at politiet mister denne adgangen.

En annen høringsinstans mener at bestemmelsene bør utvides til å gjelde også for fører av *luftfartøy* og ikke bare fører av motorkjøretøy og motorfartøy.

Departementet er enig i at hensynene bak å utvide virkeområdet tilsier at bestemmelsene bør utvides til å gjelde *alle* typer motorferdsel i utmark, dvs. også for fører av luftfartøy. Departementet er imidlertid kommet til at det ikke vil foreslå en slik endring i bestemmelsene, i denne omgang. Departementet legger vekt på at spørsmålet om å inkludere luftfartøy ikke har vært forelagt høringsinstansene. Videre er antakelig de praktiske konsekvensene av å utsette dette noe i tid, begrensede. Det er vesentlig mer praktisk med den motorferdselen som skjer på bakken. De tilfellene som er med luftfartøy kan man i mellomtiden håndtere som før, gjennom politianmeldelse.

Øvrige innspill

En høringsinstans uttaler at hensynet til rettsikkerhet og likebehandling taler for at et forhold anmeldes av oppsyn og etterprøves av påtalejurist i politiet.

Departementet antar at synspunktet er ment generelt og ikke knytter seg spesielt til lovforslaget, ettersom Statens naturoppsyn allerede i dag kan ilegge overtredelsesgebyr for førere av snøscooter etter motorferdselloven. Departementet vil likevel kort kommentere synspunktet. Som departementet redegjør for ovenfor, er det departementets utgangspunkt at de alvorlige sakene bør politianmeldes og ikke avgjøres administrativt. Bestemmelsen om overtredelsesgebyr ble innført i 2015 fordi man så et behov for å kunne reagere raskt og effektivt på enkeltstående tilfeller av mindre alvorlige overtredelser, der politianmeldelse ikke anses hensiktsmessig, jf. Prop. 35 L (2014–2015). Hvilke overtredelser som i dag kan sanksjoneres med gebyr, fremgår av forskrift 14. november 2016 om gebyr for visse overtredelser etter motorferdselloven ved bruk av snøscooter. Departementet vil for øvrig påpeke at en ileggelse av overtredelsesgebyr vil være et enkeltvedtak. Den som er berørt av vedtaket kan påklage det til overordnet organ. Det er videre mulig å bringe saken inn for Stortingets ombudsmann for forvaltningen, og det vil være mulig å angripe vedtaket rettslig.

Samme høringsinstans uttaler videre at høringsnotatet ikke har problematisert hvordan

dokumentkontroll ved kjøring i medhold av dispensasjonsvedtak skal kunne gjennomføres.

Også her antar departementet at synspunktet er ment generelt og ikke knytter seg spesielt til lovforslaget, ettersom – som det fremgår av høringsnotatet – dagens bestemmelse allerede innebærer at førere av snøscootere plikter å fremlegge for eksempel førerkort og vognkort i tillegg til nødvendige tillatelser og dispensasjoner etter motorferdselregelverket. Fremleggelsesplikten gjelder dokumenter som fører plikter å ha med under transporten. Tillatelser og dispensasjoner til bruk av motorkjøretøyer skal være skriftlige og medbringes under transporten, jf. forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 7. For førerkort og vognkort følger plikten til å medbringe disse av veitrafikkloven. Departementet er ellers kjent med at det enkelte steder kan være en utfordring for kontrollmyndigheten at tillatelser og dispensasjoner av og til er så generelt utformet fra kommunens side – for eksempel mangler de angivelse av trasé – at det kan være vanskelig å vurdere om kjøringen skjer i samsvar med tillatelsen eller ikke. Departementet kan imidlertid ikke se at dette er et argument mot lovforslaget.

Høringsinstansen mener det også er uklart hvorvidt det skal drives oppsyn med bestemmelser gitt i kommunale forskrifter hjemlet i motorferdselloven, for eksempel fartsbegrensninger, gebyr for bruk av snøscooterløyper o.l.

Departementet viser til at de aktuelle bestemmelsene i §§ 12 a og 12 b omhandler kontroll med «bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov» og gebyr pga. manglende overholdelse av «bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov». Begrepet omfatter også kommunale forskrifter som er fastsatt i medhold av motorferdselloven og deres bestemmelser.

Når det gjelder gebyr, kan kommunene i lokal forskrift sette krav om brukerbetaling, jfr. forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a annet ledd. Selv om bestemmelser om dette i prinsippet omfattes av begrepet «bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov», anser departementet at det ikke er en oppgave for Statens naturoppsyn å kontrollere om gebyr for bruk av løyper er betalt eller ikke.

En annen høringsinstans ber om at det utredes muligheter for at kommunene får adgang til å overta kontrolloppgaver og illeggelse av overtredelsesgebyrer langs kommunalt godkjente løypenettverk.

Departementet merker seg innspillet, som imidlertid faller utenfor denne lovendringsprosessen.

To høringsinstanser uttaler seg om lovforslagets betydning for plikten til å ta med dokumenter under kjøring.

Departementet vil opplyse om at dersom det ikke er krav fra før i regelverket om å ha med dokumenter under kjøring, vil det heller ikke bli krav om det nå som følge av lovendringsforslagene. Lovendringsforslagene regulerer ikke dette. Paragraf 12 a får bare betydning der andre bestemmelser pålegger fører å ha med bestemte dokumenter under kjøring. I en del tilfeller er det imidlertid slike krav, for eksempel følger det av forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc. § 7 annet ledd at kommunale tillatelser til motorferdsel skal være skriftlige og medbringes under transporten.

3.3 Endringer i bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering

3.3.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Motorferdselloven § 3 gir et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag. Det er i loven og i tilhørende forskrifter gitt en rekke unntak fra dette forbudet. Lovverket gir for det første unntak for flere konkret opplistede formål og tilfeller. For motorkjøretøyer er det ytterligere unntak i forskrift 15. mai 1988 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. I tillegg har både loven og forskriften tillatelses- og dispensasjonsbestemmelser som åpner for at kommunen kan gi tillatelser og dispensasjoner også i tilfeller som ikke er dekket av unntaksbestemmelsene.

En slik bestemmelse er dispensasjonsbestemmelsen i forskriften § 6, der myndigheten er lagt til «kommunestyret eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer». Bestemmelsen er ment å være en sikkerhetsventil som skal praktiseres strengt. Prosjektgruppen for prosjektet «Forenkling av utmarksforvaltningen i Lom kommune og Jotunheimen nasjonalpark», som er et samarbeid mellom Lom kommune, Norsk fjellsenter, Lom fjellstyre og nasjonalparkforvalter for Jotunheimen, har foreslått å legge myndigheten etter § 6 til «kommunen».

I høringsnotatet av 5. desember 2019 foreslo departementet blant annet å endre ordlyden i forskriften § 6 i tråd med forslaget fra prosjektgruppen, slik at myndigheten til å behandle dispensasjonssøknader flyttes fra kommunestyret til kommunen. Departementet uttalte i notatet at myndigheten vil dermed kunne delegeres internt i kommunen. Det vil være opp til kommunen selv

å bestemme om det er kommunestyret (eventuelt et annet folkevalgt organ i kommunen) eller administrasjonen som skal treffe dispensasjonsvedtak, innenfor de generelle rammene for delegering som kommuneloven oppstiller. Konkret foreslo departementet følgende endring i forskriften:

§ 6 første punktum skal lyde:

«I unntakstilfelle kan *kommunen* 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.»

Et stort flertall av høringsinstansene støttet forslaget om å endre forskriften § 6. Blant dem som støttet forslaget var Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som viste til at kommuneloven regulerer dette. Kommunal- og moderniseringsdepartementet ba videre om at lov og forskrift endres slik at *all* myndighet legges til «kommunen». Kommunal- og moderniseringsdepartementet uttalte at dette gir bedre lovteknikk, og at dagens ulike formuleringer i motorferdselloven og forskriften ikke har noen rettslig betydning. I utgangspunktet ligger all myndighet i kommunen i kommunestyret, og kommunestyret kan etter kommuneloven § 5-3 tredje ledd delegerer myndighet til andre folkevalgte organer eller til administrasjonen via kommunedirektøren. Der hvor en lov eller forskrift legger myndighet til «kommunen», kan kommunestyret i utgangspunktet selv avgjøre hvem i kommunen skal treffe vedtakene. Det er imidlertid en viktig begrensning i adgangen til å delegerer internt i kommunen: Prinsipielle saker må behandles av kommunestyret eller et annet folkevalgt organ, som for eksempel utvalg eller formannskap. Slike saker kan ikke delegeres til kommuneadministrasjonen, jf. kommuneloven § 13-1 sjette ledd som sier at kommunedirektøren bare kan gis myndighet i saker som ikke har prinsipiell betydning.

Kommunal- og moderniseringsdepartementets forslag om å endre bestemmelsene ved å legge myndigheten til «kommunen» omfatter følgende bestemmelser i motorferdselloven (i tillegg til bestemmelser i forskriften):

- fastsette løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre, jf. loven § 4a annet ledd. Myndigheten etter denne bestemmelsen er i dag lagt til «kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer».
- fastsette løyper for persontransport med tynge beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for catskiing, jf. loven § 4a tredje ledd.

- Myndigheten etter denne bestemmelsen er i dag lagt til «kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer».
- gi forskrift om landing og start med luftfartøy, jf. loven § 5 første ledd a). Myndigheten etter denne bestemmelsen er i dag lagt til «kommunestyret».
 - gi forskrift om bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner, jf. loven § 5 første ledd b). Myndigheten etter denne bestemmelsen er i dag lagt til «kommunestyret».
 - foreslå for fylkesmannen løyper for kjøring med snøscooter i visse kommuner i Nord-Norge, jf. loven § 5 tredje ledd. Myndigheten etter denne bestemmelsen er i dag lagt til «kommunestyret».

3.3.2 Departementets vurdering

Departementet har merket seg at et flertall av høringsinstansene støtter forslaget til endring av forskriften § 6, og vil endre bestemmelsen.

Departementet har videre merket seg Kommunal- og moderniseringsdepartementets anmodning om at alle de ulike paragrafene i motorferdselloven og i forskriften som inneholder bestemmelser om dette, endres slik at myndigheten legges til «kommunen». Klima- og miljødepartementet er enig i at dette er hensiktsmessig. Departementet ønsker på dette området å følge den generelle myndighetsfordelingen som fremgår av kommuneloven. Kommunelovens bestemmelser innebærer som nevnt at prinsipielle saker må behandles av kommunestyret eller et annet folkevalgt organ. Slike saker kan ikke delegeres til kommuneadministrasjonen. De aktuelle bestemmelsene i motorferdselloven gjelder nesten alle myndighet til å gi forskrift om motorferdsel på bestemte områder. Det samme gjelder bestemmelsene i forskriften §§ 2 a annet ledd, 3 annet ledd, 4 a og 4 b. Etter departementets syn vil slike forskriftssaker være prinsipielle saker som må behandles på politisk nivå, dvs. vedtas av kommunestyret eller et annet folkevalgt organ.

Endringene som foreslås av Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil gi bedre sammenheng mellom motorferdselloven og kommuneloven, samtidig som de ikke innebærer noen realitetsendring eller svekkelse av motorferdselloven.

Departementet ønsker imidlertid ikke å endre loven § 5 tredje ledd om myndighet til å foreslå for fylkesmannen løyper for kjøring med snøscooter i visse kommuner i Nord-Norge. Denne bestem-

melsen er tidligere vedtatt opphevet fra og med 19. juni 2021, og har uansett ikke noen praktisk betydning lengre.

På denne bakgrunn foreslår departementet at motorferdselloven § 4 a annet og tredje ledd gis følgende utforming:

«Departementet kan gi *kommunen* myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. I Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvæangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) omfatter myndigheten også adgang til i forskrift å tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste.

Departementet kan i inntil seks kommuner gi *kommunen* myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for persontransport med beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år. Forsøket kan ikke forlenges. Løypene skal ta utgangspunkt i eksisterende alpinanlegg.»

Videre foreslår departementet følgende endringer i § 5 første og annet ledd:

«*Kommunen* kan gi forskrift om adgang til:

- a) landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag. Adgangen kan

begrenses til landing og start til bestemte formål, til bestemte tider og til å gjelde selskaper eller enkeltpersoner som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet.

- b) bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i *forskriften*.

Utkast til forskrift sendes fylkeskommunen og berørte statlige fagmyndigheter til uttalelse. Dersom noen av disse har hatt innsigelse som *kommunen* ikke har tatt hensyn til, skal *kommunens* vedtak sendes fylkesmannen til godkjenning».

De foreslåtte endringene i § 5 annet ledd innebærer blant annet at dagens bestemmelse om at kommunestyrets myndighet ikke kan delegeres, fjernes. Alternativet er en bestemmelse som slår fast at kommunens myndighet ikke kan delegeres. Departementet kan ikke se at en slik bestemmelse vil ha noen praktisk betydning.

Forskriftsendringer krever ikke stortingsbehandling, og de ulike forskriftsendringene omtales derfor ikke videre her.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet legger til grunn at forslagene ikke får vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om å gi kommunene adgang til å tillate elmotorer på vann under to kvadratkilometer vil innebære noe arbeid i form av saksbehandling for de kommunene som velger å benytte seg av myndigheten de får ved lovendringen. Forslaget innebærer ikke økte økonomiske eller administrative kostnader for privatpersoner.

Endringen av Statens naturoppsyns myndighet til å føre kontroll etter motorferdselloven §§ 12 a og 12 b vil gi naturoppsynet utvidet mulighet til å kontrollere lovligheten med motorferdsel i utmark. Forslaget har ikke administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning, hverken for det offentlige eller for private.

5 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Til endringen i § 4 a annet og tredje ledd

Departementets generelle merknader går fram av pkt. 3.3.

Endringene i bestemmelsen innebærer at myndigheten legges til «kommunen», i stedet for «kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer». Endringene gjøres for å få bedre samsvar med kommuneloven, men innebærer ingen realitetsendring eller svekkelse av regelverket.

Saker av «prinsipiell betydning» må behandles av kommunestyret eller et annet folkevalgt organ, jf. kommuneloven § 13-1 sjette ledd. Saker etter motorferdselloven § 4 a annet og tredje ledd vil være å anse som slike prinsipielle saker, som skal behandles på politisk nivå.

Til endringen i § 5 første og annet ledd

Departementets generelle merknader går fram av pkt. 3.3.

Endringene i bestemmelsen innebærer at myndigheten legges til «kommunen», i stedet for «kommunestyret». Endringene gjøres for å få bedre samsvar med kommuneloven.

Saker av «prinsipiell betydning» må behandles av kommunestyret eller et annet folkevalgt organ, jf. kommuneloven § 13-1 sjette ledd. Saker etter motorferdselloven § 5 første og annet ledd vil være å anse som slike prinsipielle saker, som skal behandles på politisk nivå.

Til § 5 nytt fjerde ledd

Departementets generelle merknader går fram av pkt. 3.1.

Bestemmelsen er ny. Motorferdsel er i utgangspunktet forbudt. Bestemmelsen innebærer at kommunen likevel kan tillate bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn to kvadratkilometer, så fremt visse vilkår er oppfylt.

Kommunen kan tillate slik ferdsel gjennom enkeltvedtak, eller ved å gi en lokal forskrift som

åpner for denne type ferdsel på bestemte vann uten søknad.

Bestemmelsen stiller ikke krav om at kjøringen skal være knyttet til bestemte formål. Om det skal fastsettes slike begrensninger vil være opp til den enkelte kommune. Lovforslaget innebærer at kommunen vil kunne gi tillatelse til bruk av elektrisk båtmotor i forbindelse med for eksempel fritidsfiske, persontransport, transport av bagasje og utstyr og for ren rekreasjon. Dette vil det være opp til kommunene selv å vurdere.

Når kommunen vurderer om det skal åpnes opp for slik ferdsel, skal kommunen legge vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, og særlig vekt på den verdi vannet har som hekkeområde for fugl. Kommunen kan ikke tillate motorferdselen dersom den innebærer vesentlig skade på fugleliv.

Bestemmelsen innebærer at kommunen, dersom den vurderer å gi tillatelse, må kartlegge slike hensyn, med mindre kommunen allerede har innhentet slik kunnskap. I vurderingen av om motorferdselen vil innebære vesentlig skade på fugleliv, må kommunen blant annet se på hvilke arter som bruker området, dagens trusselbilde for disse artene og tilgangen på andre vann. En søknad må vurderes opp mot behovet for motorferdsel på vannet, blant annet ut fra vannets størrelse. Søknader må også vurderes opp mot naturmangfoldloven §§ 8-12, hvor blant annet prinsippene om økosystembasert forvaltning og samlet belastning skal legges til grunn. Flere av artene som hekker i ferskvann, enten i lavlandet eller i høyereliggende områder, er allerede under press fra andre påvirkningsfaktorer og er oppført på både nasjonal og internasjonale rødlistor. Videre må kommunen vurdere konsekvensene av slik ferdsel opp mot de øvrige hensyn som regelverket må ivareta, som for eksempel friluftslivshensyn.

Bestemmelsen er en *kan*-bestemmelse. Det vil være opp til kommunens skjønn å vurdere om det skal åpnes for slik ferdsel, selv om lovens vilkår for å tillate slik ferdsel er oppfylt. Tillatelse kan gis for bestemte formål eller bestemte tidsrom, og kommunen kan sette vilkår. Kommunen står altså

fritt til å fastsette ytterligere vilkår enn dem som følger av § 5 nytt fjerde ledd, og kommunen må i sin saksbehandling vurdere om det i en eventuell tillatelse bør settes vilkår som for eksempel gir forbud mot ferdsel i sårbare perioder som hekkeperioden.

Selv om kommunen vedtar å åpne for denne type motorisert ferdsel, kan grunneier forby motorisert ferdsel i vassdraget, jf. vannressursloven § 16 annet ledd annet punktum jf. første ledd bokstav d.

Til endringen i § 12 a

Departementets generelle merknader går fram av pkt. 3.2.

Endringen i § 12 a innebærer at Statens naturoppsyn kan kreve at ikke bare førere av snøscootere, men også førere av andre motorkjøretøy eller -fartøy, viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen. Dette vil typisk omfatte førerkort og vognkort i tillegg til nødvendige tillatelser og dispensasjoner etter motorferdselregelverket.

Bestemmelsen omfatter ikke førere av luftfartøy.

Lovendringen regulerer ikke selve plikten til å ta med dokumenter under kjøring. Paragraf 12 a får bare betydning der andre bestemmelser pålegger fører å ha med bestemte dokumenter under kjøring. I en del tilfeller er det slike krav, for

eksempel følger det av forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc. § 7 annet ledd at visse tillatelse skal være skriftlige og medbringes under transporten. For førerkort og vognkort følger det samme av veitrafikkloven.

Til endringen i § 12 b

Departementets generelle merknader går fram av pkt. 3.2.

Endringen i § 12 b innebærer at Statens naturoppsyn kan ilegge ikke bare førere av snøscootere, men også førere av andre motorkjøretøy eller -fartøy, overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov.

Begrepet «bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov» omfatter også kommunale forskrifter som er fastsatt i medhold av motorferdselloven og deres bestemmelser.

Bestemmelsen omfatter ikke førere av luftfartøy.

Klima- og miljødepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.)

I

I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag gjøres følgende endringer:

§ 4 a annet og tredje ledd skal lyde:

Departementet kan gi *kommunen* myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. I Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvæningen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) omfatter myndigheten også adgang til i forskrift å tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste.

Departementet kan i inntil seks kommuner gi *kommunen* myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for persontransport med beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år. Forsøket kan ikke forlenges. Løypene skal ta utgangspunkt i eksisterende alpinanlegg.

§ 5 skal lyde:

§ 5 (tillatelser etter vedtak)

Kommunen kan gi forskrift om adgang til:

- a) landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag. Adgangen kan begrenses til landing og start til bestemte formål, til bestemte tider og til å gjelde selskaper eller enkeltpersoner som driver ervervs-messig luftfartsvirksomhet.
- b) bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften.

Utkast til forskrift sendes fylkeskommunen og berørte statlige fagmyndigheter til uttalelse. Dersom noen av disse har hatt innsigelse som *kommunen* ikke har tatt hensyn til, skal *kommunens* vedtak sendes fylkesmannen til godkjenning.

I Finnmark og i Nord-Troms (kommunene Kvæningen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) kan fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret gi forskrift om adgang til bruk av snøscooter på vinterføre langs særskilte løyper i utmark og på islagte vassdrag. Vedkommende kommune skal sørge for merking av og informasjon om løypene.

Kommunen kan gi forskrift eller fatte enkeltvedtak om adgang til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal åpnes for slik ferdsel, skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, og særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis adgang til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv.

§ 6 overskriften skal lyde:

(tillatelser etter søknad når særlige grunner foreligger)

§ 12 a tredje punktum skal lyde:

I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3, kan oppsynet kreve at fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* viser fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen.

§ 12 b første ledd første punktum skal lyde:

Statens naturoppsyn kan ilegge fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* overtredelsesgebyr hvis føreren ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov.

II

Loven gjelder fra den tiden Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

