



Statsråden

Energi- og miljøkomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1755-

Dato
2. mai 2025

Svar vedrørende Dokument 8:246 S (2024-2025) om endringer i motorferdselloven

Jeg viser til brev 24. april 2024 fra Stortingets Energi- og miljøkomité om representantforslag fra Heidi Greni, Sandra Borch og Per Olav Tyldum om endringer i motorferdselloven (Dok 8: 246 S (2024-2025)).

Forslagsstillerne tar innledningsvis opp regjeringens oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 973 av 25. mai 2021, som lød: «*Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensyn til natur og friluftsliv blir ivaretatt.*».

Hvorvidt et revidert regelverk legger til rette for ivaretagelse av de hensynene som nevnes, vil etter min vurdering avhenge av hvordan regelverket som helhet utformes. Solberg-regjeringen valgte å sette ned et uavhengig lovutvalg for å gjennomgå regelverket og foreslå endringer i tråd med Stortingets vedtak. Utvalgets sammensetning og mandat ble ikke endret av Støre-regjeringen.

Motorferdsellovutvalget leverte sin utredning og forslag til en helt ny motorferdsellov (NOU 2024:10) 21. mai 2024. Regjeringen sendte utredningen raskt på høring, med frist 15. september 2024. En rekke kommuner og enkelte andre aktører fikk utsatt frist ved forespørsel, slik at høringen ikke ble avsluttet før 20. oktober 2024. Regjeringen arbeider nå med å vurdere forslaget og høringsinnspillene som er kommet inn i saken. I lys av at det har kommet svært mange høringssvar i saken og at forslag til ny lov krever grundige og helhetlige vurderinger og avveininger, vil dette arbeidet ta lenger tid enn først antatt. Det ble

derfor ikke lagt frem en lovproposisjon til Stortinget denne våren, som tidligere antydte. Etter planen vil en proposisjon legges fram i 2026.

I lys av at det er et foreslått en ny og helhetlig lov om motorferdsel i utmark og at det er kommet svært mange innspill til hele lovforslaget, ser jeg det som uhensiktsmessig og lite forutsigbart å skille ut noen enkelttemaer nå og behandle disse isolert uten å vurdere disse i en helhetlig sammenheng. Et viktig poeng med å nedsette et lovutvalg var nettopp at man skulle se loven under ett, og ikke gjøre enkeltjusteringer uten å se dette i en helhet.

Dagens regelverk er preget av større og mindre enkeltendringer siden lovens ikrafttredelse i 1977, som bidrar til at loven med tilhørende forskrifter i dag fremstår uoversiktlig og fragmentert. Det er bred enighet blant både utvalget og høringsinnspillene om at regelverket er uoversiktlig og lite tilgjengelig, noe som også medvirker til at det oppleves som ressurskrevende å forvalte av en del kommuner. Jeg vurderer derfor at utvalgets forslag til opprydning fremstår som et godt forslag som det er ønskelig å følge opp. Unntatt i tilfeller der det fremstår helt nødvendig, vil jeg fraråde å gjennomføre enkeltendringer i dagens regelverk. Enkeltendringer vil også føre til ytterligere forsinkelser i et slikt helhetlig lovarbeid.

Forslagsstillerne har fremmet seks forslag til endringer i motorferdselregelverket. Enkelte av forslagene omhandler så vidt jeg forstår Motorferdsellovutvalgets lovforslag, mens andre omfatter endringer i gjeldende rett. Jeg vil i punktene under presentere gjeldende rett og redegjøre for utvalgets forslag på tematikken som tas opp. Jeg har ikke vurdert forslaget fra utvalget fullt ut og mener gjennomgående at temaene som forslagsstillerne tar opp bør vurderes i en helhet. Dette har også sammenheng med at representantforslagene ikke er utfyllende beskrevet og konsekvenser ikke er vurdert.

Forslag 1

Forslaget

Forslagsstillerne foreslår flere endringer i motorferdselloven § 38 når det gjelder rammene for tillatelser som gjelder motorisert transport av gods til fritidsbolig. De mener slike tillatelser skal kunne gis for et ubegrenset tidsrom så lenge det er samme trasé og samme eier av hytta (1). Videre mener de at kommunene ikke skal måtte settes antallsbegrensninger på slike tillatelser, men at de kan bestemme dette selv (2). Kommunene skal også bestemme selv om de vil pålegge kjørebok (3). De mener også at det bør kunne gis tillatelse til leid hytte (4). Jeg legger til grunn at forslaget retter seg mot Motorferdsellovutvalgets forslag til § 33 og § 38 (omtales i NOU-kapitlene 21.3 og 28.3).

Gjeldende rett

Etter dagens motorferdsselforskrift § 5 første ledd bokstav c kan kommunene gi tillatelse til bruk av snøscooter for «eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ikke ligger tilknyttet brøytet bilveg». Regelverket setter ikke krav om hvor lenge en slik tillatelse kan vare (1), eller at kommunene begrenser antall turer ved slike tillatelser (2) og det er heller ikke krav om kjørebok (3). Kommunene er kun pålagt å kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé som gjelder, jf. motorferdsselforskrift § 5 siste ledd. I

lys av de ulemper motorferdsel medfører for natur og mennesker, følger det likevel av rundskrivet til regelverket at kommunene *bør* sette vilkår som kan redusere slike ulemper. Slike vilkår vil også lette arbeidet for politi/oppsynsmyndighet i deres kontrollarbeid. Ifølge rundskrivet *«bør det settes vilkår om at tillatelsen skal gjelde et bestemt tidsrom og som hovedregel bare for en bestemt eller et bestemt antall turer. Det kan unntaksvis gis tillatelser for lengre perioder, f.eks. kan det for kjøreformål som strekker seg over flere år og som det ikke er tvil om berettigelsen av, gis tillatelse for flere år om gangen. Dispensasjonen bør under ingen omstendighet gjelde for et lengre tidsrom enn fem år. Det bør videre vurderes om det skal fastsettes vilkår som nærmere regulerer tidspunktet for transporten, f.eks. datoer, bestemte ukedager eller tidsrom på dagen»*. Dette er imidlertid bare en anbefaling og ikke noe kommunene er rettslig forpliktet til. Jeg er kjent med at det er kommuner som i dag gir tillatelser som gjelder i en ubegrenset tidsperiode og for et ubegrenset antall turer.

Tillatelse etter dagens regelverk kan gis til «eier av hytte» (4). Bestemmelsen har blitt tolket slik at begrepet eier også omfatter eierens nærmeste familie, slik som ektefelle og barn. Det er i praksis også gitt tillatelse til de som disponerer hytter på grunnlag av en festerett og de som disponerer hytter eksklusivt på grunnlag av en langvarig leieavtale.

Motorferdsellovutvalgets vurdering og forslag

Motorferdsellovutvalget mener at av hensyn til å begrense den samlede belastningen av motorisert ferdsel i utmark og vassdrag, og for å gjøre kontroll med motorferdsel enklere, at det er behov for at det settes klarere rammer for tillatelsene som kommunene gir til dette, og andre formål. En rekke aktører som driver kontroll med regelverket (politiet, Økokrim og Statens naturoppsyn) har gitt uttrykk for at ulovlig motorferdsel er et alvorlig problem og at det er utfordrende å kontrollere slik aktivitet. Særlig er det vanskelig å kontrollere om motorferdselen er lovlig eller ikke når kommuner ikke stiller vilkår om begrensninger på sine tillatelser og ikke har gode ordninger for kjørebok. Søknader om transport av bagasje og utstyr til fritidsbolig utgjør en betydelig andel av de enkeltsøknadene som kommunene behandler i løpet av et år. Utvalget viser til at kommunene bruker sitt kommunale skjønn veldig ulikt i disse sakene. Noen kommuner stiller vilkår om for eksempel antallsbegrensning, andre kommuner gir rutinemessig alle søkere samme antall turer uten å foreta en individuell vurdering av behovet, eller gir langt flere tillatelser enn søkeren har bedt om. En del kommuner har etablert en praksis om at tillatelser høyst gis for fire år av gangen, basert på en tanke om at hvert kommunestyre bør ha mulighet til å ta stilling til omfanget av motorferdsel i kommunen.

Utvalget foreslår i lovforslaget § 38 at tillatelser til dette formålet, og for flere andre tillatelseshjemler, skal begrenses slik at kommunen bare kan gi tillatelser for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år (1). Utvalget begrunner dette slik i NOUen på s. 310):

«En avgrensning av tillatelsene til fire år gir kommunen anledning til å revurdere omfanget av motorferdselen i lys av ny kunnskap og prioriteringer, for eksempel basert på beskrivelsen av miljøutfordringer i den kommunale planstrategien. Selv om det kan være klart at et transportbehov vil bestå i mer enn fire år, mener utvalget videre at både det stadig økende tempoet i utviklingen av

miljøvennlig teknologi og hensynet til at det stadig vil komme ny kunnskap om naturen, tilsier at kommunen med jevne mellomrom bør vurdere om behovet for motorferdsel bør løses på en ny og mindre miljøskadelig måte. Med tanke på at både søkeren og kommunen i stor grad bør kunne gjenbruke tidligere søknader og vurderinger, vurderer vi det slik at forslaget ikke vil føre til mer saksbehandling enn nødvendig. Vi har også lagt en viss vekt på at hensynet til lokaldemokratiet tilsier at ett kommunestyre i begrenset grad bør kunne binde opp fremtidige kommunestyrer på dette området.»

Videre foreslår utvalget at kommunen skal fastsette hvor mange turer tillatelser gjelder for, og at det bare kan gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet (2). Utvalget viser til at målet om å holde den samlede belastningen av motorferdsel på et forsvarlig nivå, tilsier at kommunen må gjøre en konkret vurdering av hvor mange turer den enkelte søker trenger, og at kravet om å angi antall turer i tillatelsen vil bidra til å operasjonalisere nødvendighetskriteriet.

Utvalget foreslår også å videreføre vilkåret om at kommunen skal kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder for. Uten at kommunene begrenser varighet, antall turer eller avgrenser hvilke steder tillatelsen gjelder, mener utvalget at omfanget av motorferdsel potensielt kan bli svært stort, og det vil være vanskelig å forutsi hvilken belastning naturen vil bli utsatt for, og utvalget anser derfor slike begrensninger som nødvendige.

Videre foreslår utvalget – slik som det er i dag – at kommunen skal ha anledning, men ikke plikt, til å stille andre vilkår, for eksempel om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes. Et slikt vilkår kan for eksempel være krav om utfylling av kjørebok. (3). Utvalget påpeker (i kapittel 31.4.2.3) at registrering av turer gir et bedre grunnlag for å vurdere den samlede belastningen av motorferdsel. Videre er det en forutsetning for kontroll av en antallsbegrensning, siden kontrollmyndighetene vanskelig ellers kan vurdere hvor mange turer som er foretatt. Utvalget vurderer imidlertid at kommunene er best egnet til å vurdere når og for hvilke tillatelser det er nødvendig å kreve registrering; og foreslår derfor ikke en generell plikt om registrering. Utvalget foreslår også en forskriftshjemmel for departementet, til å fastsette ytterligere krav om hva tillatelser skal inneholde. Et slikt krav kan for eksempel være at tillatelser skal ha krav om kjørebok, men forutsetter altså at fastsettelse i forskrift.

Når det gjelder hvem som omfattes av en tillatelse til fritidsbolig eller som kan få en slik tillatelse (4) har utvalget foreslått å videreføre dagens utvidende tolkning, og mener at det bør kunne gis tillatelse til personer som disponerer fritidsboligen som «sin egen». Utvalget mener kortvarige leieforhold, eller gjester, ikke kan få slik tillatelse.

Slik jeg forstår stortingsrepresentantenes forslag innebærer det på tre av fire punkter i hovedsak en videreføring av gjeldende rett, mens det på det siste punktet innebærer en utvidelse. Jeg finner det krevende at det allerede nå skal vedtas at det ikke skal gjøres

endringer i dette regelverket på tre av fire punkter. Det er kommet en rekke innspill til reglene om transport til hytte/fritidsbolig i høringen. I departementets videre arbeid med lovproposisjonen vil det blant annet bidra til å hindre en helhetlig vurdering og avveining av de ulike elementene i regelverket.

Forslag 2 og 3

Forslag 2 og 3 omhandler henholdsvis at kommunene skal få adgang til å midlertidig fastsette områder for trafikkopplæring og til å fastsette midlertidige områder for øvelseskjøring i utmark.

Etter gjeldende rett kan statsforvaltere, etter forslag fra kommunene, fastsette områder for obligatorisk opplæring for beltemotorsykkelførere. På slike områder er det tillatt å bruke motorkjøretøy på vinterføre for praktisk kjøretrening, jf. motorferdselforskriften § 3 første ledd bokstav h. Denne regelen er nasjonal og gjelder i hele landet. Det er derfor uklart for meg hvilken ordning i Nord-Troms og Finnmark forslagsstillerne sikter til under forslag 2. Da kravet om obligatorisk opplæring for førerkort i klasse S (bruk av beltemotorsykel/snøskuter) ble innført i 2006, innledet Statens vegvesen og tidligere Direktoratet for naturforvaltning et samarbeid om å etablere områder for øvingsformål. De ba fylkesmennene om å etablere seks områder som skulle dekke ulike deler av landet. På det tidspunktet var det antatt at de åpne snøskuterløypene i Nord-Troms og Finnmark (som på det tidspunktet var en særordning for regionen) kunne benyttes for formålet i den regionen. Områdene er evaluert av Statens vegvesen, som har konkludert med at noen områder fungerer svært godt, mens andre områder er tilnærmet uegnet til å dekke opplæringsbehovet i læreplan klasse S. Miljødirektoratet og Statens vegvesen mener det er behov for flere og bedre øvingsområder og har i 2017 bedt daværende fylkesmennene (nå statsforvalterne) vurdere dette. Det er siden den gang kommet til minst ett slikt område i dag, men det kan ikke utelukkes at det er kommet til flere.

Motorferdsellovutvalget har foreslått at myndigheten til å fastsette slike områder flyttes til kommunen. De mener at kommunene er godt egnet til å kartlegge behovet for øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring og å finne egnede arealer. Utvalget foreslår at det skal være direkte tillatt med motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven, jf. lovforslaget § 7 (omtales i kapittel 19.10). De mener bruk av plan er et egnet verktøy der kommunen ønsker å gi generell adgang til motorferdsel. Bruk av plan foreslås også for annen type motorferdsel, slik som motorferdsel i snøskuterløyper. Generelt vurderer utvalget at «[p]lanbehandling vil gjøre det enklere å vurdere motorferdsel i sammenheng med annen virksomhet, og å se annen aktivitet i sammenheng med motorferdsel. Når plansystemets funksjon som kobling mellom ulike aktiviteter styrkes, blir det enklere å vurdere de samlede belastningene på natur- og friluftssinteresser.» (kapittel 15.4.)

Jeg har ikke tatt stilling til utvalgets forslag. At forholdene ligger til rette for god opplæring for bruk av snøskutere i utmark er viktig. Det er trolig behov for flere og bedre områder, men det

er neppe slik at hver enkelt kommune trenger egne områder. Fastsettelse av slike områder bør derfor ses i sammenheng, slik at tettheten av øvingsområder ikke blir større enn det som er nødvendig for å dekke opplæringsbehovet.

Forslagsstillernes forslag omhandler *midlertidige* områder. Det er uklart hva slags vilkår og rammer forslagsstillerne tenker seg for en slik ordning. Mitt foreløpige utgangspunkt er at forslaget virker ganske uferdig og at det ikke vil være forsvarlig å vedta endringer her før problemstillingene er tilstrekkelig klarlagt, vurdert og avveid, og sett i en helhetlig sammenheng.

Forslag 4

Forslaget handler om at kommunene skal kunne gi lag, foreninger, frivilligheten og organisasjoner enkeltdispensasjoner for turer til isfiskekonkurranser, pensjonistturer og lignende. Det konkrete innholdet i forslaget er noe uklart, og det er derfor også noe uklart for meg om forslaget er rettet mot dagens regelverk eller forslag som skal vurderes i et fremtidig regelverk.

Det er for det første klart at etter gjeldende rett er det en begrenset adgang til såkalt «fornøyelseskjøring», dvs. motorferdsel i utmark som finner sted uten at det nødvendigvis er knyttet til et nyttig formål, men som er kjøring for turens skyld. Et viktig unntak her er at kommunene siden 2015 har hatt adgang til å fastsette snøskuterløyper, hvor det ikke er noe vilkår i regelverket hverken for fastsettelse av løypa eller for kjøringen i den, at løypa er knyttet til noe formål. Dersom forslagsstillerne mener at lag, foreninger, frivilligheten og organisasjoner skal kunne få tillatelse til turkjøring (kjøring for turens skyld), er det klart at det ikke er adgang til dette etter gjeldende rett. Kommunen har likevel en viss adgang til å tillate motorferdsel som ikke oppfyller et typisk «nyttig» formål. Jeg viser i den sammenheng til kommunens adgang til å tillate gruppeturer på snødekt mark etter motorferdselforskriften § 5 første ledd bokstav f. Denne adgangen er begrenset til «beboere på helse- og omsorgsinstitusjoner, medlemmer av pensjonistforeninger eller forflytningshemmede. Turen må være i regi av helse- og omsorgsinstitusjoner eller ideelle organisasjoner. Tillatelse kan kun gis for transport til bestemte turmål og langs nærmere bestemte traseer dersom kommunen anviser slike.» Bestemmelsen må ses i lys av den ble vedtatt før kommuner over hele landet fikk adgang til å etablere snøskuterløyper.

Motorferdsel i forbindelse med øvrige arrangementer må vurderes etter dispensasjonsregelen i motorferdselforskriften § 6. I rundskrivet til bestemmelsen står det at «bestemmelsen gir strenge rammer for hva slags kjøring kommunen kan tillate – tillatelse kan gis i unntakstilfeller dersom det kan påvises et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Samtidig skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum». Avhengig av hvordan motorferdsel i forbindelse med en isfiskekonkurranse er tenkt brukt, kan det tenkes at det kan tillates noe motorferdsel i en slik sammenheng i dag.

Motorferdsellovutvalgets prinsipielle utgangspunkt er at en ny lov ikke bør åpne for mer motorferdsel enn i dag – verken faktisk eller rettslig. Den motorferdselen det åpnes for skal vurderes etter nytteverdi og skadevirkninger. Utvalget understreker også føre-var prinsippet.

Utvalget har ikke foreslått å videreføre motorferdselforskriften § 5 første ledd bokstav f. Arrangementer som nevnes vil måtte vurderes etter utvalgets forslag til dispensasjonsbestemmelse, se lovforslaget § 37. Utvalget har imidlertid også foreslått at motorferdsel (uten noe bestemt formål) på snødekt mark skal være direkte tillatt i snøskuterløyper som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven, se lovforslaget § 22. Organiserte turer for pensjonister og lignende vil ifølge utvalget kunne gjennomføres i slike løyper, uten forutgående søknad. Utvalget viser også til at de foreslår en utvidet adgang til motorferdsel for personer med funksjonsnedsettelse.

Det har kommet enkelte høringsinnspill til tematikken som forslagsstillerne tar opp.

Som nevnt er det konkrete innholdet i forslaget fra representantene uklart, og det er også uklart om forslaget er rettet mot dagens regelverk eller forslag som skal vurderes i et fremtidig regelverk. Mitt foreløpige utgangspunkt er at det ikke vil være forsvarlig å vedta endringer her før problemstillingene er tilstrekkelig klarlagt, vurdert og avveid, og sett i en helhetlig sammenheng.

Forslag 5

Forslaget handler om at kommunene skal kunne åpne for kjøring på ubrøytet vei.

Etter dagens regelverk er vei som ikke er brøytet for kjøring med bil også å regne som utmark, jf. motorferdselloven § 2 tredje ledd. Motorferdsel er derfor i utgangspunktet forbudt med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven, jf. § 3. Kjøring på slik vei er derfor tillatt om det for eksempel er åpnet for motorferdsel direkte i regelverket eller om kommunen gir tillatelse til det i forbindelse med at de tillater motorferdsel til ett eller annet formål. Kommunen kan også åpne for kjøring på ubrøytete veier gjennom å legge en snøskuterløype på veien. Kjøring vil naturligvis også være tillatt dersom veien brøytes og derfor ikke lenger er «utmark». Jeg oppfatter forslagsstillerne slik at de ønsker at kommunene skal kunne åpne for ferdsel på slike veier generelt, altså uten at det er i forbindelse med et annet lovlig formål.

Regelen ble i Ot.prp.nr. 45 (1976–77) s. 20 særlig begrunnet i hensynet til dyrelivet og kontrollhensyn:

*«Å åpne for motorferdsel langs veier som er ubrøytet om vinteren måtte nødvendigvis bety en økning av ferdsel som dessuten skjer i en periode av året hvor faunaen er særlig sårbar. Selv om en med effektiv kontroll maktet å begrense bl.a. snøscootertrafikken til bestående brøytet eller ubrøytet veinett vil en kunne vente virkninger på dyrelivet.
Det er realistisk å anta at snøscootertrafikken vil spres i terrenget rundt veitraséene. Ubrøytete veier kan være vanskelige å se, særlig i åpent lende og*

over tregrensen, og det vil derfor i praksis bli vanskelig å hindre kjøring utenfor veien.»

Utvalget har ikke foreslått endringer på dette feltet, men det har kommet flere innspill om temaet i høringsrunden. Mitt foreløpige utgangspunkt er at forslaget ikke er tilstrekkelig vurdert og avveid, og at temaet bør vurderes i en helhetlig sammenheng.

Forslag 6

Forslag 6 handler om at kommunene skal gis mulighet til å klage på vedtak fattet av statsforvalteren til Kommunal- og distriktsdepartementet.

Motorferdselloven er en miljølov som er lagt inn under Klima- og miljødepartementets (KLD) ansvarsområde. Det er kommunen som fatter de aller fleste vedtak etter motorferdselloven i første instans og statsforvalteren er klageinstans i disse sakene. Miljødirektoratet er klageinstans der statsforvalteren fatter vedtak i første instans, noe som i praksis er svært begrenset (se NOU kapittel 5.10.3 for en oversikt). KLD er kun klageinstans i saker om overtredelsesgebyr, der vedtak i første instans fattes av Statens naturoppsyn (Miljødirektoratet).

Selv om det er noe uklart hvilke vedtak det her siktes til, antar jeg at siden forslaget omhandler klage på vedtak fattet av statsforvalteren, at det er klager på vedtak om snøskuterløyper etter gjeldende rett forslagsstillerne sikter til. Kommunens forskrifter om snøskuterløyper kan påklages til statsforvalteren, blant annet av «berørte statlige og regionale organer», noe som innebære at statsforvalteren selv har klageadgang i disse sakene. Dersom en snøskuterløype påklages av statsforvalteren i regionen, oppnevnes det en settestatsforvalter for å vurdere og avgjøre saken. Departementet er ikke inne i disse sakene. I forarbeidene til regelen fremkommer det at det i høringsrunden var foreslått en innsigelsesadgang etter plan- og bygningslovens system, men at det ble vurdert unødvendig komplisert for denne type saker. Klageadgangen for berørte statlige og regionale organer «vil som utgangspunkt kunne klage der de samme forhold kunne gitt grunnlag for innsigelse, det vil si når det gjelder spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde. Støy og andre negative virkninger for lokalt friluftsliv kan være grunnlag for klage.», Prop.35 L (2014–2015) s. 23. Ved statlig overprøving av det frie skjønn skal det legges stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret, jf. forvaltningsloven § 34 andre ledd.

Det ville vært uvanlig dersom kommunen skulle kunne klage inn statsforvalterens klagevedtak til et departement for å overprøve statsforvalterens vedtak. Noe slikt ville innebære en dobbel klageadgang og strider også med den funksjons- og oppgavefordeling som ellers gjelder i forvaltningen.

Motorferdsellovutvalget har foreslått at fastsettelse av snøskuterløyper skal gjøres i reguleringsplan, og at motorferdsel i slike områder vil være direkte tillatt, se lovforslaget § 22 (omtalt i kapitlene 15 og 23). Dersom forslaget vedtas slik, vil statsforvalteren i et slikt tilfelle

ha innsigelsesadgang og departementet (i det tilfellet Kommunal- og distriktsdepartementet, som ansvarlig myndighet etter plan- og bygningsloven), ha myndighet til å avgjøre om innsigelsen skal tas til følge og planen endres.

Mitt foreløpige utgangspunkt er at forslaget er uklart, og at det ikke vil være forsvarlig å vedta endringer her før problemstillingene er tilstrekkelig klarlagt, vurdert og avveid, og sett i en helhetlig sammenheng. Det vises også til at det er regjeringen som selv bestemmer sin organisering og ansvarsdeling.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen