



STORTINGET

Innst. 436 L

(2025–2026)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen
om Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag
(motorferdselloven)

Prop. 61 L (2025–2026)

Innhold

Side

1.	Innledning	1
1.1	Anmodningsvedtak fra Stortinget.....	2
2.	Komiteens behandling	2
3.	Komiteens merknader	2
3.1	Teknologinøytralitet.....	7
3.2	Naturhensyn og friluftsliv.....	7
3.2.1	Regulering av motorferdsel som ellers er tillatt (§ 8).....	8
3.2.2	Sesongslutt.....	9
3.2.3	Rastesoner.....	10
3.2.4	Motorsport.....	10
3.3	Økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati.....	10
3.3.1	Utredningskrav.....	12
3.3.2	Statsforvalterens rolle.....	12
3.3.3	Persontransport i utmarksnæring og til fritidsbolig.....	13
3.3.4	Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov.....	14
3.4	Utvide adgangen til motorferdsel for personer med funksjonsnedsettelse.....	14
3.5	Konsekvenser ved overtredelser.....	14
3.6	Samisk nærings- og kulturutøvelse.....	15
3.7	Generelle bestemmelser.....	16
3.7.1	Redningstjenesten og Fjelloppsyn.....	16
3.7.2	Preparering av skiløyper og alpinbakker.....	16
3.7.3	Vedtransport.....	16
3.7.4	Beltebil og barmarkstraseer i Nord-Troms og Finnmark.....	17
3.7.5	Sjøfly.....	17
3.8	Anmodningsforslag fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet.....	17
3.9	Øvrige forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre.....	17
3.10	Lovforslag fra Høyre og Senterpartiet.....	25
4.	Forslag fra mindretall	35
5.	Komiteens tilråding	51

Vedlegg



STORTINGET

Innst. 436 L

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Prop. 61 L (2025–2026)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)

Til Stortinget

1. Innledning

Klima- og miljødepartementet legger i proposisjonen frem forslag til en ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven). Lovforslaget bygger i hovedsak på Motorferdsellovutvalgets utredning i NOU 2024:10 Ny motorferdsellov. Bakgrunnen for lovforslaget er blant annet to anmodningsvedtak som Stortinget har fattet i henholdsvis 2021 og 2025.

Utgangspunktet om at kommunen er den sentrale myndigheten etter loven videreføres og forsterkes i forslaget. Et sentralt mål med loven er at det skal øke det lokale selvstyret. Lovforslaget legger opp til at myndigheten til å regulere motorferdsel i stor utstrekning skal ligge til kommunen gjennom enkeltvedtak, forskrifter og arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Departementet mener det fortsatt er behov for å regulere motorferdsel i utmark og vassdrag. Det er behov for en helhetlig revisjon av loven, og det foreslås derfor en ny lov fremfor å gjøre endringer i dagens lov.

Et grunnleggende utgangspunkt for lovarbeidet har vært at loven skal overholde kravene om ivaretagelse av natur og samisk kulturutøvelse i Grunnloven og folkeretten. Departementet har derfor lagt vekt på at den samlede belastningen motorferdselen påfører natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse, ikke skal bli for stor.

Det er et mål at loven skal stå seg over tid, selv om det skjer teknologisk utvikling. Loven tar derfor ikke utgangspunkt i bestemte fremkomstmidler eller ulike kjøretøyskategorier, men primært hvilket underlag motorferdselen skjer på. Loven legger dessuten til rette for økt digitalisert forvaltning av motorferdselregelverket.

For å ivareta natur og hensynta friluftsliv, samt begrense omfanget av ulovlig kjøring, foreslås nye hjemler for bedre kontroll og mer treffsikre sanksjoner. Loven åpner i hovedsak bare for motorferdsel som er nødvendig. Loven gir videre en adgang til på visse vilkår å begrense motorferdsel som ellers er tillatt blant annet av hensyn til sårbar natur og å legge bedre til rette for digital oversikt over den motorferdselen som tillates.

Departementet foreslår i punkt 6 at formålet med den nye loven skal være å sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, legger til rette for samisk kulturutøvelse og tar hensyn til friluftslivet.

Motorferdsellovens virkeområde foreslås i all hovedsak videreført.

Lovforslaget viderefører dagens ordning der utgangspunktet er at motorferdsel er forbudt. Samtidig foreslås det å videreføre ordningen med at ferdsel for en del formål tillates direkte i loven, og at kommunen skal ha adgang til å tillate ferdsel for ytterligere formål. Det foreslås videre en tydeliggjøring av kravet til aktsomhet når motorferdselen kan påvirke terreng eller dyreliv som er spesielt sårbar. Departementet foreslår også retningslinjer for avgjørelser om motorferdsel.

Departementet foreslår i punkt 7.4 også å videreføre dagens regler om å regulere motorferdsel som ellers er tillatt. Der det er nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk kulturutøvelse, foreslår departementet at kommunen og departementet

midlertidig kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt. Det foreslås videre at departementet, dersom det er nødvendig for å ivareta natur- og friluftslivs-områder av nasjonal eller viktig regional betydning, kan gi forskrift med bestemmelser om tillatelsesbasert motorferdsel. Kommunen skal dessuten kunne fastsette valg av trasé for enkelte former for motorferdsel som er direkte tillatt i loven.

Departementet foreslår i punkt 8 at motorferdsel for visse formål fortsatt skal være direkte tillatt i loven. Dette gjelder motorferdsel som er nødvendig for ulike allmennyttige formål. Det foreslås også å videreføre direkte adgang til nødvendig motorferdsel i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring, og motorferdsel til faste boliger uten veitilknytning. Det foreslås en utvidet adgang til å hente ut ved. Motorferdsel på innsjøer som er større enn to kvadratkilometer, og på elver, vil i likhet med i dag være tillatt, med mindre kommunen har vedtatt noe annet. Departementet foreslår videre at bruk av lettere motoriserte rullestoler og lignende hjelpemidler skal være tillatt overalt, og at bruk av tyngre rullestoler skal være tillatt på veier og opparbeidede stier. Dette innebærer at adgangen til motorferdsel for personer med funksjonsnedsettelse utvides betydelig, sammenlignet med dagens regelverk.

Det foreslås i punkt 9 at kommunen skal kunne regulere en del motorferdsel gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven, og at kommunen skal kunne åpne for angitte typer motorferdsel i arealplan. Forslaget åpner for motorferdsel i snøskuterløyper, i øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring, på motorsportbaner og på landingsplasser fastsatt i arealplan. Forslaget åpner også for at kommunen kan regulere motorferdsel i vassdrag i arealplan. Lovforslaget innebærer at nødvendig motorferdsel for å preparere skiløyper og andre løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter er direkte tillatt, så lenge de er fastsatt i arealplan. Alternativt kan preparering til skiløyper og alpinbakker skje etter tillatelse fra kommunen. Motorferdselloven skal sette rammer for hvilken motorferdsel kommunen kan åpne for gjennom arealplan, og hvilken motorferdsel som er tillatt i de angitte områdene.

For flere formål foreslår departementet at kommunen skal kunne åpne for motorferdsel gjennom tillatelser. Kommunen kan også gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagte vassdrag til personer med varige funksjonsnedsettelse.

For å sikre at motorferdselen skjer i tråd med lovens formål, foreslår departementet i punkt 7 klare retningslinjer for avgjørelser om motorferdsel og i punkt 11 tydeligere krav til de tillatelsene kommunene gir. Det foreslås at kommunene skal stille antalls- og tidsbegrensning på sine vedtak, og at de skal angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder. Det foreslås også i

punkt 11 regler for den kommunale saksbehandlingen av motorferdselsaker.

Punkt 12 omhandler kontroll og sanksjoner. Det foreslås å utvide strafferammen for overtredelse av motorferdselloven til bøter eller fengsel i inntil ett år for ordinære overtredelser og bøter eller fengsel i to år for grove overtredelser.

1.1 Anmodningsvedtak fra Stortinget

Sentralt for lovforslaget og lovprosessen er to anmodningsvedtak som Stortinget fattet i henholdsvis 2021 og 2025.

Anmodningsvedtak nr. 973 fra 25. mai 2021 lyder:

«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.»

Stortingets anmodningsvedtak fra 2021 var bakgrunnen for oppnevningen av Motorferdsellovutvalget, som skulle utrede reglene om motorferdsel i utmark og vassdrag og utarbeide forslag til endringer i regelverket som ivaretar føringene i anmodningsvedtaket.

Ved behandling 16. juni 2025 av Innst. 431 S (2024–2025) fattet Stortinget anmodningsvedtak nr. 1098, som bygger på vedtaket i 2021 og lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag til ny motorferdsellov som er i tråd med Stortingets føringer som gir kommunene større myndighet, redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensynet til natur og friluftsliv hensyntas, som oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 973 av 25. mai 2021, jf. Innst. 429 S (2020–2021).»

2. Komiteens behandling

Komiteen inviterte til og avholdt den 27. april muntlig høring i saken. Videre har komiteen stilt i alt 52 spørsmål til Klima- og miljødepartementet ved statsråd Andreas Bjelland Eriksen. Svarene fra statsråden, i brev datert 13. mai 2026 og 29. mai 2026, ligger ved innstillingen.

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

3. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Hagenborg, lederen Mani Hussaini, Linda Monsen Merkesdal, Torbjørn Vereide og Solveig Vik, fra Fremskrittspartiet, Kristoffer Sivertsen, Rikard

Spets, Morten Stordalen og Tor Mikkel Wara, fra Høyre, Kari Sofie Bjørnsen og Aleksander Stokkebø, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Senterpartiet, Ole Herman Sveian, fra Rødt, Sofie Marhaug, fra Miljøpartiet De Grønne, Frøya Skjold Sjursæther, og fra Venstre, Grunde Almeland, viser til Prop. 61 L (2025–2026) Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, som skal svare opp anmodningsvedtakene nr. 973 fra 25. mai 2021:

«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 ivare tatt.»

Og anmodningsvedtak nr. 1098 fra 16. juni 2025 som lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag til ny motorferdsellov som er i tråd med Stortingets føringer som gir kommunene større myndighet, redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensynet til natur og friluftsliv hensyntas, som oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 973 av 25. mai 2021, jf. Innst. 429 S (2020–2021).»

Komiteen merker seg at departementet påpeker at det kan oppfattes som motstridende hensyn i anmodningsvedtakene og at disse må vektas mot hverandre.

Komiteen gjennomførte muntlig høring 27. april 2026. Det var 28 instanser som møtte på høringen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Senterpartiet, understreker at lov om motorferdsel i utmark og vassdrag skal legge til rette for motorisert ferdsel i utmark på en bærekraftig måte. Flertallet mener loven må balansere hensynet til natur, friluftsliv og samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse med behovet for praktisk bruk av utmarka, både til nytte og rekreasjon.

Flertallet viser til at motorisert ferdsel i naturen for mange utgjør en sentral del av hverdagen og er viktig for utøvelsen av friluftslivet. Dette gjelder blant annet i forbindelse med jakt, fiske, høsting, hytteliv, vedhogst og transport av utstyr i krevende terreng. For befolkningen i distriktene er motorferdsel ofte en forutsetning for å kunne ta utmarka aktivt i bruk.

Utmarksbruk har lange tradisjoner i hele Norge, og flertallet peker på at formålsparagrafen derfor er endret fra å omtale kun «samisk kulturutøvelse» til «samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse». Endringen anerkjenner at også andre befolkningsgrupper har en

kulturhistorisk og praktisk tilknytning til utmarka som strekker seg langt tilbake i tid. Flertallet mener det er viktig at lovverket reflekterer mangfoldet i hvordan utmarka brukes, og at ulike tradisjoner anerkjennes.

Motorferdsel har bidratt til, og skal fortsatt bidra til, trivsel og bolyst i store deler av Norge. Flertallet understreker at tilgang til naturen er en sentral verdi for innbyggerne i Distrikts-Norge, og at regelverket må utformes slik at det ikke unødige begrenser den praktiske utøvelsen av tradisjonell utmarksbruk. Samtidig er det viktig at dette skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre mener det trengs en ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som i større grad begrenser motorferdselen i naturen. Dagens lov stammer fra 1977, og det har skjedd store endringer i både teknologi og omfang av motorferdsel etter det. Motorferdsel i utmark er i deler av landet i dag en betydelig belastning på naturen og påvirker det tradisjonelle friluftslivet og naturen i tider hvor artene trenger ro og stillhet, negativt. Adgangen kommunene i hele landet fikk i 2015 til å åpne for snøskuterløyper til såkalt rekreasjonskjøring, har bidratt ekstra til dette.

Disse medlemmer merker seg at regjeringens lovforslag legger opp til at kommunene i stor utstrekning skal ha ansvaret for å regulere motorferdsel gjennom enkeltvedtak, forskrifter og arealplaner gjennom plan- og bygningsloven, og at det bygger på et grundig forarbeid i form av NOU 2024:10 Ny motorferdsellov. Disse medlemmer mener det er riktig, som regjeringen gjennom Prop. 61 L (2025–2026) foreslår, å anvende plan- og bygningsloven for å planlegge og vedta områder som skal brukes til bestemte aktiviteter, som snøskuterløyper. Gjennom plan- og bygningsloven har kommunene hovedansvaret for arealplanlegging, og den er et kjent verktøy for kommunene. Ved å bruke denne loven vil motorferdsel i utmark og vassdrag i større grad sees i sammenheng med andre planer, noe som er viktig blant annet for å ivareta natur- og miljøhensyn. Plan- og bygningsloven sikrer utøvelse av lokalpolitisk skjønn og er i all hovedsak en prosesslov som stiller krav til utredninger og medbestemmelse.

Disse medlemmer mener det er sterkt beklagelig at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet nå er enige om en motorferdsellov som vraker hovedgrepet i regjeringens forslag, nemlig at plan- og bygningsloven skal brukes for å fastsette snøskuterløyper og liknende. Også i regjeringens forslag var det uklart hva økt grad av kommunal frihet ville betydd for omfanget av motorferdsel og total negativ belastning på naturen og friluftslivet. Unntaket fra kravet om nye utredninger for eksisterende skuterløyper og lang overgangsperiode for å få

lagt eksisterende løyper inn i kommunens arealplan er også en betydelig svakhet i det opprinnelige lovforslaget. Disse medlemmer mente derfor det ville vært riktig å stille krav om at også eksisterende skuterløyper måtte utredes etter konsekvensutredningsforskriften, og at kommunene burde fått fem år på seg til å legge de eksisterende snøskuterløypene inn i arealplanen, som foreslått i NOU 2024:10. Forliket mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet flytter derimot politikken i vesentlig grad i motsatt retning. De negative belastningene som særlig snøskuterløyper har for naturen og friluftslivet, vil nå i mindre grad bli sett i sammenheng med andre planer.

Menneskelig aktivitet påvirker dyrelivet ulikt gjennom året, og dette varierer fra sted til sted. Disse medlemmer merker seg at lovforslaget legger opp til at snøskuterløyper, med mindre kommunene vedtar noe annet, kan brukes helt fram til 5. mai, unntatt i sentrale områder for kalving og flytting av tamrein, der lovforslaget har 25. april som dato. Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet fjerner kravet om kortere sesong i reinbeiteområdene, og overlater også dette til kommunene. Disse medlemmer mener at dette kan skape økte utfordringer for tamreinen og også for andre dyr som er særlig sårbare om våren.

Disse medlemmer vil videre påpeke at forliket mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet innebærer at statsforvalteren skal gis mindre mulighet til å fremme innsigelser, og at det gis flere generelle åpninger for mer motorferdsel i forhold til dagens lovverk, blant annet mulighet til å kjøre for å raste hele 300 meter unna snøskuterløypene i hele landet. Disse medlemmer mener at forliket mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet vil gi mer motorferdsel i utmark og større belastning på sårbar natur. Stortinget er i ferd med å vedta en ny lov uten at konsekvensene for natur og friluftsliv er kjent. Disse medlemmer mener at det er uansvarlig.

Disse medlemmer viser til at svekkelsen av naturvern, friluftsliv og samiske rettigheter sammenlignet med regjeringens opprinnelige lovforslag fremgår allerede i Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiets nye formålsbestemmelse (§ 1). Denne inneholder en ny formulering om at «[...] loven skal legge til rette for motorisert ferdsel i utmark [...]» som etter disse medlemmers syn er en grunnleggende forskyvning av lovens formål og dermed hvordan loven tolkes og praktiseres. Lovens formål var opprinnelig å begrense motorferdsel i utmark og vassdrag. Med forslaget fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet er det blitt en lov for å legitimere og tilrettelegge for motorisert ferdsel i naturen.

Disse medlemmer viser også til at den nye formålsparagrafen er utvidet med formuleringen «[...] og annen tradisjonell kulturutøvelse». Denne formuleringen går igjen gjennom hele det nye lovforslaget der re-

gjeringens opprinnelige proposisjon viste til «samisk tradisjonell kulturutøvelse». Hva som ligger i begrepet «annen tradisjonell kulturutøvelse», er høyst uklart, og partienes tilhørende merknad om andre befolkningsgruppers tradisjoner og utmarksbruk er ikke oppklarende.

Disse medlemmer anerkjenner behovet for å synliggjøre og ivareta kulturutøvelsen til alle nasjonale minoriteter, herunder kvener og skogfinner, men stiller seg tvilende til om dette er intensjonen bak denne nye formuleringen. Når de samme partiene senere i innstillingen (kapittel 3.7.4 Beltebil og barmarkstraseer i Nord-Troms og Finnmark) definerer «adgangen for beltebillag som driver persontransport» som «tradisjonell kulturutøvelse», blir det åpenbart at endringen av § 1 er dramatisk. I praksis vil dette åpne for et omfattende frislipp på bekostning av natur, friluftsliv og tradisjonell samisk kulturutøvelse. Disse medlemmer peker også på at denne endringen ikke har vært gjenstand for høring og innspill.

Disse medlemmer viser videre til at lovforslaget fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet inneholder en rekke større og mindre endringer som samlet sett innebærer en ytterligere liberalisering av motorferdsel i utmark og vassdrag, samt svekkelse av naturvern, sammenlignet med regjeringens opprinnelige lovforslag. Som eksempel viser disse medlemmer til § 2, hvor definisjonen av utmark ikke lenger omfatter setervoll og hustomt som er omgitt av utmark, men kun engslått og kulturbeite. Selv om disse medlemmer mener at det kan være behov for unntaksregler som tillater motorferdsel i utmark og vassdrag, er de uenige i at motorisert ferdsel kan defineres som friluftsliv, slik Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet langt på vei gjør i sin merknad. Dette bryter etter disse medlemmers syn med motorferdsellovens opprinnelige intensjon fra vedtakelsen i 1977, som nettopp var å verne naturen og friluftslivet.

Disse medlemmer peker på det alvorlige i at både tamrein og villrein vil bli utsatt for økt belastning som en følge av de endringene foreslått av Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Villreininnteressene har under høringen av regjeringens proposisjon vært tydelige på at motorferdsel i utmark må begrenses av hensyn til villreinen. Norske Reindiftsamers Landsforbund har på sin side understreket på tamreinens behov for ro i fjellet, og at dette forutsetter streng regulering av motorferdsel. Etter disse medlemmers syn legger det nye lovforslaget i liten grad opp til dette. Tvert imot åpner det for økt ferdsel og dermed økte forstyrrelser. Disse medlemmer mener videre at det er svært alvorlig at verken Sametinget eller organisasjoner som representerer samiske interesser er blitt konsultert i tråd med Stortingets forretningsorden § 27 b.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar på spørsmål 40–52 fra energi- og miljøkomiteen (datert 29. mai 2026). Spørsmålene er stilt på bakgrunn av Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiets nye lovforslag. Disse medlemmer merker seg at statsråden bekrefter at lovforslaget ville innebære ytterligere utvidelser av adgangen til motorferdsel i utmark for en rekke formål. Samtidig reagerer disse medlemmer på at statsråden på flere sentrale spørsmål ikke gir tilstrekkelige redegjørelser for hvilke konsekvenser det nye lovforslaget vil ha for natur, friluftsliv og samiske interesser. Dette gjelder blant annet konsekvensene for villrein-stammene i Sør-Norge, hvor statsråden uttaler at konsekvensene «er vanskelig å forutse, særlig fordi dette i stor grad vil avhenge av hvordan kommunene praktiserer regelverk» (s. 3). Etter disse medlemmers syn er dette utilstrekkelig. Disse medlemmer understreker at statsrådets og departementets manglende svar på komiteens spørsmål er kritikkverdig, og bidrar til å svekke grunnlaget for en ordentlig behandling av saken i Stortinget.

Disse medlemmer gjennomgår statsrådets svar til komiteen datert 29. mai mer i detalj under:

Disse medlemmer viser blant annet til at statsråden skriver:

«Hvilke konkrete konsekvenser endringene kan ha for interessene spørsmålet gjelder er vanskelig å forutse, særlig fordi dette i stor grad vil avhenge av hvordan kommunene praktiserer regelverket.»

Dette viser at konsekvensene for det tradisjonelle friluftslivet, for arter i naturen som trenger ro og stillhet i sårbare perioder, ikke er utredet. Dette mener disse medlemmer er høyst kritikkverdig.

Videre skriver statsråden følgende om konsekvensene for villrein i Sør-Norge:

«Som vist ovenfor, innebærer forslaget fra Frp og Ap en utvidelse av adgangen til motorferdsel for flere formål. Hvilke virkninger dette vil få for villreinen er vanskelig å forutse, særlig fordi dette i stor grad vil avhenge av hvordan kommunene praktiserer regelverket.»

Disse medlemmer mener dette igjen viser at konsekvensene for Norges ansvarsart villreinen ikke er utredet i forslaget fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Dette er svært kritikkverdig.

På spørsmål om Sametinget eller Norske Reindriftsamers Landsforbund er konsultert om det nye lovforslaget, henviser departementet bare til konsultasjonene som ble gjort i forbindelse med lovproposisjonen som departementet utarbeidet. Disse medlemmer mener dette svaret med all tydelighet viser at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet ikke har konsultert Sametinget eller andre samiske aktører i arbeidet med sitt lovforslag. Disse medlemmer mener dette er svært kri-

tikkverdig all den tid Stortinget har fått et tillegg til sin forretningsorden:

«§ 27 b Oppfølging av samiske interesser

Hvis komiteen overveier tilråding til Stortinget om vedtak som vil kunne påvirke samiske interesser direkte, og forslaget ikke har vært gjenstand for konsultasjoner i samsvar med sameloven kapittel 4, kan komiteen:

- invitere Sametinget eller andre representanter for berørte samiske interesser til dialog, eller
- gi innstilling om at regjeringen bes gjennomføre nødvendige konsultasjoner og komme tilbake til Stortinget.»

Disse medlemmer vil vise til det som står i kommentarene til denne paragrafen:

«Hvis Stortinget har en lov-, budsjett- eller grunnlovssak til behandling som direkte angår samiske interesser, kan det oppstå en situasjon der det er nødvendig at Stortinget enten selv gjennomfører konsultasjoner eller sender saken tilbake til regjeringen for videre konsultasjoner, hvorpå resultatet av konsultasjonene eller en ny sak legges frem for Stortinget.

En mulig situasjon er der stortingsbehandlingen (i praksis fagkomiteens behandling) indikerer at vedtaket kan bli vesentlig annerledes enn regjeringens forslag, eller der det foreligger nye momenter i saken som det er relevant for de samiske interessene å uttale seg om. I en slik sammenheng vil det også være relevant hvorvidt endringen konkret angår samiske rettigheter eller er til skade for samiske interesser. I disse tilfellene må det ikke nødvendigvis igangsettes en helt ny konsultasjonsprosess, men det må trolig avholdes supplerende konsultasjoner i forlengelsen av de tidligere konsultasjonene i forvaltningen. Et annet tilfelle kan være der stortingsbehandlingen ikke bygger på et forslag fra regjeringen, slik at saken heller ikke har vært gjenstand for konsultasjoner i forvaltningen.»

Disse medlemmer kan ikke se at komiteen har oppfylt disse kravene i forretningsordenen og mener derfor at saken må sendes tilbake til regjeringen for nye konsultasjoner med Sametinget og Norske Reindriftsamers Landsforbund.

Om konsekvensene for tamreindrift skriver departementet:

«Basert på utkastet til lovforslag fra komiteen, er den viktigste endringen overfor tamreindriften først og fremst at kommunene ikke lenger er forpliktet til å ha en sluttdato 25. april i sentrale områder for reindriften. Lovforslaget fastsetter samtidig at kommunen i sentrale områder for reindriften bør vurdere om sesongen skal slutte tidligere. For sentrale reindriftsområder forutsettes det at kommunene har tett dialog med berørte reindriftsaktører om hvordan motorferdselen må tilpasses de interessene loven skal ivareta, og at det utvises særlig aktsomhet i kalvingsperioden. Dersom kommunens beslutninger vil kunne påvirke samiske interesser direkte, f.eks. gjennom forskrifter, arealplaner eller vedtak om tillatelse vil det foreligge konsultasjonsplikt for kommunen etter sameloven.

Hvilke konsekvenser dette vil ha for tamreindrifta vil i stor grad avhenge av hvordan kommunene praktiserer regelverket.»

Disse medlemmer mener dette med all tydelighet viser at Arbeiderpartiets og Fremskrittspartiets forslag overlater helt og holdent til kommunene å ta ansvar for at motorferdselen ikke skader reindrifta. Disse medlemmer frykter dette vil gi alvorlige konflikter flere steder og være til stor skade for reindrifta, også i reirens mest sårbare perioder. Lovforslaget som er fremmet fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, sier at kommunene bør vurdere om sesongen skal avsluttes tidligere. Det forutsettes kontakt og dialog mellom reindrifta og kommunene, men disse medlemmer kan ikke se at det er et krav.

Til spørsmålet: «Er det gjort noen vurdering av hvor mye mer motorisert ferdsel i naturen man nå kan få som en følge av Frp og Aps forslag til ny motorferdsellov?», skriver statsråden at det på enkelte områder må forventes mer motorisert ferdsel i naturen.

Til spørsmålet om «annen tradisjonell kulturutøvelse» er definert, svarer statsråden: «Jeg kan ikke se at uttrykket 'annen tradisjonell kulturutøvelse' er definert i forslaget fra Frp og Ap, men viser til merknadene i utkastet til innstilling for den nærmere begrunnelsen for å ta inn dette begrepet.»

Disse medlemmer frykter dermed at det å ta inn dette begrepet vil medføre en svært bred definisjon av tradisjonell kulturutøvelse, og at det til slutt overlates til kommunene å definere det.

Til spørsmålet: «Er det gjort noen utredninger av konsekvensene for naturmangfoldet av de endringene som er gjort?», svarer statsråden: «Jeg er ikke kjent med utredninger eller vurderinger av hvilke konsekvenser endringene som nevnes her, vil ha for naturmangfold.»

Disse medlemmer mener dette igjen viser at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet fremmer et lovforslag som kan få betydelige konsekvenser for naturen, uten å ha utredet konsekvensene. Dette er svært kritikkverdige og ikke i tråd med de krav som stilles når lovforslag utarbeides.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet viser til at Stortinget over tid gjennom flere anmodningsvedtak har gitt uttrykk for et ønske om en motorferdsellovgivning som i større grad bygger på lokalt selvstyre, reduserer unødvendig byråkrati og gir kommunene større handlingsrom til å forvalte motorferdsel ut fra lokale forhold og behov. Disse medlemmer viser særlig til anmodningsvedtak nr. 973 av 25. mai 2021, jf. Innst. 429 S (2020–2021), som dannet grunnlaget for oppnevningen av Motorferdsellovutvalget ved kongelig resolusjon 3. september 2021. Videre vises det til Stortingets vedtak nr. 1098, jf. Innst. 431 S (2024–2025), hvor regjeringen ble bedt om å komme til-

bake på egnet måte med forslag til ny motorferdsellov som oppfølging av utvalgets rapport, for å gi kommunene større myndighet og redusere byråkratiet knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensynet til natur og friluftsinnteresser ivaretas.

Disse medlemmer legger til grunn at intensjonen bak disse vedtakene har vært å sikre et mer lokalt forankret og fleksibelt regelverk, hvor kommunene gis reell mulighet til å foreta konkrete avveininger basert på lokale naturforhold, brukstradisjoner og samfunnsbehov. Etter disse medlemmers syn har verken lovutvalgets forslag eller regjeringens oppfølging i tilstrekkelig grad svart ut Stortingets bestilling. Disse medlemmer mener regjeringens forslag i for stor grad viderefører detaljerte, ressurskrevende og sentralt styrte løsninger, herunder flere restriktive regler og en omfattende kobling til plan- og bygningsloven som verktøy for regulering av motorferdsel.

Disse medlemmer fremmer i denne saken en rekke lovendringer med sikte på å bringe regelverket bedre i samsvar med Stortingets tidligere føringer, og viser til sitt eget lovforslag i innstillingens underkapittel 3.10 Lovforslag fra Høyre og Senterpartiet. Et sentralt grep i disse medlemmers forslag er å gå bort fra en modell der plan- og bygningsloven i utstrakt grad benyttes for regulering av motorferdsel, og i stedet legge til rette for bruk av kommunal forskrift etter motorferdselloven som et mer fleksibelt, målrettet og mindre ressurskrevende styringsverktøy. Etter disse medlemmers syn vil dette gi kommunene et mer praktisk og treffsikkert handlingsrom, samtidig som nødvendige hensyn til natur, friluftsinnteresser og kulturutøvelse kan ivaretas.

Disse medlemmer vil særlig understreke betydningen av å legge til rette for trivsel og bolyst i utmarkskommuner. I mange deler av landet er naturen en sentral del av hverdagsliv, kultur, næringsgrunnlag og lokal identitet. Muligheten til å bruke naturen, både til næring, rekreasjon og tradisjonell aktivitet, er viktig for levende lokalsamfunn og for bolyst og trivsel i distrikterne. Etter disse medlemmers syn må lovverket derfor ikke bare ha som formål å begrense motorferdsel, men også legge til rette for tilgang til og bærekraftig bruk av naturen.

Disse medlemmer mener det helhetlige lovforslaget som fremmes av disse medlemmer, samlet sett vil bidra til et mer moderne og fremtidsrettet regelverk som i større grad reflekterer variasjonen i lokale behov og forhold, samtidig som dette balanseres mot andre nødvendige hensyn.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt støtter hovedgrepene i den opprinnelige proposisjonen, herunder forslaget om å

flytte reguleringen av motorferdsel i utmark og vassdrag til plan- og bygningsloven.

Disse medlemmer anerkjenner at motorferdsel i utmark og vassdrag er et sammensatt sakfeltet hvor flere forskjellige interesser settes opp mot hverandre. Disse medlemmer understreker nødvendigheten av å begrense motorferdsel i utmark, særlig for nøyelseskjøring, ut ifra hensynet til naturen og bærekraftig bruk av lokalmiljø og naturressurser. Samtidig er motorferdsel uunnværlig for myndighetsutøvelse, nødvendig transport og visse typer næringsvirksomhet, herunder tradisjonelle, samiske næringer.

Disse medlemmer viser til de betydelige regionale og lokale variasjonene i behovet for og praktiseringen av motorferdsel i utmark, også innenfor samme fylke. Etter disse medlemmers syn bør forvaltningen tilpasses lokale forhold, og at delegering av ansvar og gjennomføring til kommunalt nivå i utgangspunktet kan bidra til å ivareta slike hensyn. Disse medlemmer understreker samtidig at en slik delegering ikke må innebære en liberalisering som i praksis svekker hensynet til naturmiljø og friluftsliv.

Selv om disse medlemmer er opptatt av å sette klare og begrensede rammer for motorferdsel i utmark, og altså støtter hovedgrepene i regjeringens opprinnelige lovforslag, vil disse medlemmer understreke at noen av områdene som blir særlig berørt av denne lovgivningen, samtidig opplever et stort press på naturen fra helt andre kanter. Det er særlig provoserende for mange at mens dette skjer samtidig som staten gjennom det såkalte industri- og kraftløftet for Finnmark, øker presset på den samme naturen som motorferdselloven er ment å beskytte.

3.1 Teknologinøytralitet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Senterpartiet, legger vekt på at lovgivningen om motorferdsel i utmark og vassdrag bør være utformet teknologinøytralt. I løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesoner kan det benyttes snøskuter eller lignende lettere transport- og fremkomstmidler, slik som ATV med påsatte belter, elektriske beltesykler og lignende. Flertallet mener loven derfor ikke bør spesifisere hvilke konkrete typer fremkomstmidler som omfattes av tillatelser etter loven, men i stedet regulere motorferdsel ut fra de virkninger og hensyn som er relevante for lovens formål. Herunder skal reguleringen av motorferdsel ta utgangspunkt i underlaget motorferdselen skjer på, og hvilket formål motorferdselen har.

En slik teknologinøytral utforming innebærer blant annet at bruk av snøskuter på vann vil være tillatt innenfor lovens rammer, for eksempel på åpne vann i

samsvar med § 18 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Tilsvarende skal lettere motoriserte fremkomstmidler kunne tillates på samme grunnlag som andre kjøretøy.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre viser til at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiets argumentasjon om teknologinøytralitet innebærer en utvidelse og liberalisering av motorferdsel i utmark. Slik det fremkommer i disse partienes merknader, så innebærer dette at vannskuter og lettere motoriserte fremkomstmidler vil sidestilles med snøskuter og «andre kjøretøy». Disse medlemmer registrerer også at henvisningen til skuterløyper i regjeringens opprinnelige proposisjon i det nye lovforslaget § 27 for eksempel kun spesifiserer at «løyper» generelt kan åpnes for motorferdsel av kommunen.

3.2 Naturhensyn og friluftsliv

Komiteen fremhever at hensyn til natur og friluftslivet er et av kriteriene i anmodningsvedtak nr. 973 av 25. mai 2021. Komiteen merker seg at seg at Motorferdsellovutvalget viser til at motorferdsel i utmark har økt i omfang siden motorferdselloven ble vedtatt i 1977. Departementer understøtter dette i sine vurderinger og skriver at det fremdeles er behov for reguleringer av motorferdsel.

Forslag til ny lov sikter på å ivareta dette ved at motorferdsel i utmark og vassdrag fortsatt er forbudt og at loven legger til rette for unntakene. Loven er formulert slik at den skal åpne for motorferdsel som er nødvendig og motorferdsel som trengs for å ivareta allmennyttige formål og næringsforhold.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, merker seg at departementet viser til at motorferdselloven skal åpne for vurderinger langs to akser: nytteverdien av motorferdselen og motorferdselens skadevirkninger for natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse.

Flertallet merker seg at hensynet til å ivareta natur fremkommer tydelig i formålsparagrafen, § 1 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Behovet for å ivareta natur har de siste årene fått en større oppmerksomhet i Norge.

Komiteen merker seg videre at motorferdsel i utmark ikke er klassifisert som friluftsliv, ved lov og i departementets vurderinger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre viser til at formålsbestemmelsen i Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet sitt nye lovforslag

innebærer en betydelig svekkelse av naturhensyn og friluftsliv sammenlignet med regjeringens opprinnelige lovforslag. Særlig problematisk er det at § 1 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet nå inneholder en ny formulering om at «(...) loven skal legge til rette for motorisert ferdsel i utmark (...)» Disse medlemmer er svært kritiske til en slik dreining, som utfordrer formålet med den nåværende motorferdselsloven.

Disse medlemmer viser til at hensikten med den første motorferdselloven som ble vedtatt i 1977, var å begrense motorferdsel i utmark av hensyn til naturmangfoldet. Siden den gang har motorferdselen økt. Disse medlemmer mener det er særlig viktig å skjerme villmarkspregede områder og inngrepsfri natur, og å redusere ferdselen i leveområder for sårbare arter. Her skal motorferdsel være et unntak, ikke en regel. For å ivareta disse hensynene, og samtidig sikre det kommunale selvstyret, er forslaget om å innlemme regulering av motorferdsel i plan- og bygningsloven en god løsning. Det vil både sikre nødvendige konsekvensutredninger og gode prosesser for medbestemmelse for etablering av nye løyper.

Disse medlemmer viser også til at motorferdsel kan være forstyrrende for friluftsliv. Disse medlemmer peker på Norsk Friluftslivs innspill til høringen om lovproposisjonen om at 70 pst. vil ha strengere regler for motorferdsel i naturen, at 75 pst. mener det er viktig å bevare store områder uten motorisert ferdsel, og at 60 pst. mener at det bør bli mer kontroll av motorferdsel i norsk natur.

Disse medlemmer registrerer at unntaket for motorferdsel for betjente turistanlegg i § 13 ikke omfatter transport av gjester til slike anlegg, ubetjente turistforeningshytter eller private utleiehytter (Prop. 61 L (2025–2026), side 287). Disse medlemmer uttrykker likevel sterk bekymring for hvordan økende masseturisme, særlig fra utlandet, i alt større grad bidrar til å forsterke presset på norsk natur. Etter disse medlemmers syn fremstår en politikk som ensidig legger til rette for økt tilgjengeliggjøring av norsk natur, som lite bærekraftig, og i utilstrekkelig grad tilpasset naturens tålegrenser. Økt ferdsel kan også føre til økt ulykkesrisiko, noe som igjen kan medføre et større behov for motorisert ferdsel i forbindelse med rednings- og beredskapsoppdrag.

På bakgrunn av dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig nasjonal strategi for å begrense overturisme i norsk natur.»

Disse medlemmer viser til at Norge har en internasjonal forpliktelse for å forvalte villreinen. Den

norske villreinen har også en unik egenverdi og er en ressurs for jakt, mat, kulturlandskap og biologisk mangfold. Derfor er det nødvendig å sterkt begrense all menneskelig aktivitet og ferdsel som truer villreinen og dens leveområder.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag til en reduksjon i bruken av motoriserte kjøretøy i villreinsens leveområder samt økt kontroll med motorferdsel i disse områdene.»

Disse medlemmer viser til at allemannsretten er en bærende del av norsk kultur, og mener at den bør sikres som en grunnleggende rettighet. Hensynet til allmennhetens tilgang til og bruk av naturen bør tillegges avgjørende vekt ved iverksetting og praktisering av regelverk om motorferdsel og annen bruk av utmark i henhold til lovforslaget. Disse medlemmer viser videre til Dokument 12:29 (2023–2024) Grunnlovsforslag om ny § 111 (om grunnlovsfesting av allemannsretten), og varsler sin støtte til dette forslaget.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at elsykler har vært tillatt i utmark siden 2017, og at ingen kommuner i denne perioden har benyttet den eksisterende hjemmelen til å innføre lokale restriksjoner.

Dette medlem støtter at loven viderefører et generelt unntak for elsykkelbruk i utmark, og at det innføres særlige begrensninger i villreinområder og reindriftsområder. Dette er en målrettet og velbegrunnet regulering.

Dette medlem kan imidlertid ikke slutte seg til § 17 andre ledd som gir kommunene hjemmel til å forby eller begrense elsykkelbruk i utmark. Elsykkel er et stille og skånsomt fremkomstmiddel som bidrar til folkehelse og gir en større del av befolkningen tilgang på gode naturopplevelser.

Det foreligger ikke dokumentasjon på at gjeldende ordning har medført vesentlige negative konsekvenser for natur eller friluftsliv. Dette medlem mener derfor det ikke skal være åpning for å særbehandle elsykkel fremfor annen sykkelbruk.

3.2.1 REGULERING AV MOTORFERDSEL SOM ELLERS ER TILLATT (§ 8)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at kommunen kan gi forskrift om midlertidig begrensninger eller forbud mot motorferdsel som ellers er tillatt. Flertallet mener det skal stilles tydelige krav til grunnlaget for slike vedtak. Det må foreligge et reelt behov for regulering eller forbud, og dette må være forholdsmessig sett opp mot det hensynet som begrunner

inngrepet. Flertallet mener derfor at det bare skal kunne vedtas slik forskrift når dette er strengt nødvendig.

Når det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk eller annen tradisjonell kulturutøvelse, skal departementet kunne fastsette forskrift om midlertidig regulering eller forbud mot motorferdsel som ellers er tillatt. Flertallet presiserer i loven at kommunen skal gis anledning til å uttale seg før forskrift fastsettes, og at kommunens syn skal tillegges stor vekt i departementets vurdering av om forskrift skal gis.

Flertallet understreker at aktører som ønsker løyper stengt, bør redegjøre for årsaken til at stenging anses nødvendig. Det er kommunen som må sørge for at vilkårene for å forby motorferdsel er oppfylt, dersom de velger å benytte seg av adgangen til å fastsette midlertidig forbud. Manglende respons på kommunens henvendelser kan som eksempel etter flertallets syn ikke alene danne grunnlag for stenging av løyper, eller begrense kommunens adgang til å videreføre bruk av løypene etter gitte datoer på våren.

Flertallet viser videre til at kommunen etter § 8 syvende ledd i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet kan fastsette midlertidig alternativ trasé når et forbud eller en begrensning etter første og andre ledd påvirker en løype for motorisert ferdsel i utmark. En slik alternativ trasé som etableres for å ivareta natur, dyreliv eller andre interesser, ivaretas av utredningen for opprinnelig løype og vil ikke kreve ytterligere utredninger. Flertallet oppfordrer kommunen til å fastsette en slik alternativ trasé i samråd med departementet, for å unngå at den nye traseen kommer i strid med de hensynene forbudet eller begrensningen opprinnelig skulle ivareta, altså hensyn til reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre er kritiske til Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiets forslag om å gi kommunene adgang til, gjennom forskrift, å opprette nye løyper som avbøtende eller kompensierende tiltak dersom forbud eller begrensninger påvirker andre løyper. Etter disse medlemmers syn kan dette undergrave formålet med slike restriksjoner.

Disse medlemmer viser videre til formuleringen i den opprinnelige proposisjonen, som disse partiene har ivaretatt, der departementets forskriftshjemmel er begrenset til tilfeller «når det er strengt nødvendig (...) å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk eller annen tradisjonell kulturutøvelse.» Disse medlemmer mener at denne terskelen fremstår som uklar, og vil understreke at terskelen for å ivareta disse

hensynene skal være lav, og at staten har et særlig ansvar for å sikre naturmangfold, friluftsliv og urfolks- og minoritetskulturer.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet viser videre til flertallets lovforslag § 8 sjette ledd og merker seg at flertallet gir departementet hjemmel til å gi forskrift dersom det er nødvendig for å ivareta natur og friluftsinnteresser av nasjonal eller viktig regional betydning. Disse medlemmer mener det er å gi departementet, og den departement delegerer til, typisk statsforvalter, for stor påvirkningsmulighet i det lokale selvstyret. Disse medlemmer mener en mer hensiktsmessig tilnærming er at det er Kongen i statsråd som skal ha en slik mulighet, og bare dersom det er strengt nødvendig, og viser til § 8 i sitt eget lovforslag og tilhørende merknad.

3.2.2 SESONGSLUTT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at dagens regelverk og regjeringens forslag legger opp til to ulike datoer for sesongslutt, henholdsvis 5. mai som alminnelig sesongslutt og 25. april i sentrale områder for reindriften. Flertallet mener en slik to-trinns datostyring ikke er hensiktsmessig, og at de aktuelle datoene bør fjernes fra lovforslaget. Alminnelig sesongslutt bør i stedet kunne settes til 5. mai. I sentrale områder for reindriften bør kommunen vurdere om sesongen skal slutte tidligere, men det bør ikke være krav til en konkret dato.

Lokale forhold varierer i betydelig grad mellom kommunene, og flertallet mener at kommunene må gis økt beslutningsmyndighet i spørsmålet om hvorvidt sesongslutt for det enkelte år likevel kan forlenges utover den dato kommunen har fastsatt i forskrift eller i arealplan (som senest er 5. mai). Statsforvalteren skal etter dette ikke være beslutningsmyndighet for sesongavslutningen, slik praksis er enkelte steder i landet i dag.

Flertallet legger til grunn at kommunen i forskrift skal kunne fastsette utvidet sesong for det enkelte år, så lenge dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta. Flertallet bemerker at manglende tilbakemelding på henvendelser fra kommunen om utvidelser av sesong i løyper ikke i seg selv er til hinder for å utvide sesongen.

For sentrale reindriftsområder forutsetter flertallet at kommunene har tett dialog med berørte reindriftsaktører om hvordan motorferdselen må tilpasses de interessene loven skal ivareta, og at det utvises særlig aktsomhet i kalvingsperioden.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre viser til at lovforslaget fra Arbeider-

partiet og Fremskrittspartiet legger opp til at snøskuterløyper kan brukes helt fram til 5. mai, unntatt i sentrale områder for kalving og flytting av tamrein, der lovforslaget har 25. april som dato, og overlater også dette til kommunene. Disse medlemmer mener at dette kan skape økte utfordringer for tamreinen og også for andre dyr som er særlig sårbare om våren. Disse medlemmer peker på at menneskelig aktivitet påvirker dyrelivet ulikt gjennom året, og at dette varierer fra sted til sted. Disse medlemmer merker seg at lovforslaget legger opp til at snøskuterløyper, med mindre kommunene vedtar noe annet, kan brukes helt fram til 5. mai, unntatt i sentrale områder for kalving og flytting av tamrein, der lovforslaget har 25. april som dato. Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet fjerner kravet om kortere sesong i reinbeiteområdene og overlater også dette til kommunene. Disse medlemmer mener at dette kan skape økte utfordringer for tamreinen og også for andre dyr som er særlig sårbare om våren.

3.2.3 RASTESONER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet åpner for mer fleksibilitet når det gjelder hvor langt fra løypa det er tillatt å raste (rastesone) overalt i landet. Flertallet mener at gjeldende praksis fra Nord-Troms og Finnmark, der rastesonen kan strekke seg inntil 300 meter fra løypa, kan videreføres som yttergrense i hele landet.

Flertallet viser til at dagens ordning er innarbeidet og etter flertallets vurdering fungerer godt. Flertallet kan ikke se at det er dokumentert et behov for å utvide rastesonens utstrekning utover gjeldende rammer, og mener at en videreføring av 300-metersgrensen vil gi forutsigbarhet og opprettholde en velprøvd avveining mellom brukerinteresser og øvrige hensyn etter loven.

Flertallet viser til praksisen i Nord-Troms og Finnmark, hvor det har vært mulighet å åpne for resting på hele vannet som løypen går over, har hatt stor positiv betydning for utøvelse av fiske og friluftsliv, og flertallet mener denne praksisen kan videreføres i hele landet for kommuner som ønsker det.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre viser til at lovforslaget fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet åpner for at rastesonen kan strekke seg inntil 300 meter fra løypa i hele landet. I dag begrenses dette til 30 meter, med unntak for Nord-Troms og Finnmark, der 300 meter aksepteres. Disse medlemmer mener at en slik utvidelse av mulighetene for å kjøre ut av løypene i praksis kan innebære at man får korridorer som er 600 meter brede der motor-

ferdsel kan utøves. Disse medlemmer støtter ikke denne utvidelsen. Ifølge lovforslaget mener departementet at det skal være gode grunner for å sette rastesonen lenger ut enn 30 meter fra løypa.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet merker seg at flertallet kommenterer i merknad hva som skal gjelde for rastesoner. Det er disse medlemmers oppfatning at kommunens mulighet til å fastsette rastesoner langs snøskuterløyper bør beskrives nærmere i selve loven, og det vises til disse medlemmers lovforslag § 26.

3.2.4 MOTORSPORT

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre viser til at § 22 i lovforslaget, både det opprinnelige fra regjeringen og fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, åpner for organisert motorsport i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg. Disse medlemmer vil anmode departementet om å presisere at motorsport etter denne bestemmelsen skal foregå i klart avgrensede og tilrettelagte anlegg, og at bestemmelsen ikke gir hjemmel for frikjøring eller rekreasjonskjøring i utmark utenfor fastlagt bane.

3.3 Økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati

Komiteen påpeker at økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati knyttet til praktiseringen ved loven var en del av anmodningsvedtaket fra Stortinget i 2021 og 2025. Departementet skriver i kapittel 4 side 43 at hovedutfordringen med dagens regelverk kan sammenfattes med at regelverket er uoversiktlig, uklart og utdatert, og oppfattes som tungvint og ressurskrevende å bruke.

Komiteen merker seg at departementet beskriver hvor de mener kommunene har fått ny eller utvidet myndighet på blant annet adgang til å fastsette øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring, adgang til å utvide sesonglengden for snøskuterløyper, adgang til å åpne for uttransport av ved på barmark enten i forskrift eller etter enkelttillatelse, større adgang til å åpne for motorferdsel på mindre vann, større adgang til å regulere direktehjemlet ferdsel og myndighet til å kreve gebyr for behandling av søknader og motorferdsel.

Grunneiere og andre rettighetshavere har samme mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel i ny motorferdsellov, og det er fortsatt ikke adgang til ekspropriasjon til snøskuterløyper.

Komiteen merker seg at intensjonen med nytt lovforslag er at en opprydning i og samling av dagens fragmenterte regelverk i loven skal kunne gjøre det enklere å orientere seg i regelverket. Videre fremhever departementet at direkte tillatt motorferdsel i loven hind-

rer unødvendig saksbehandling. Departementet utreder et digitalt system for saksbehandling og rapportering som skal bidra til å forenkle søknads- og saksbehandlingsprosesser. Det er gjort flere forsøk på mindre byråkrati blant annet ved at tillatelser om motorferdsel til fritidsbolig kan ha en varighet på opptil åtte år.

Komiteen merker seg at ny motorferdsellov knyttes tettere til plan- og bygningsloven ved at enkelte former for motorferdsel tillates direkte gjennom at arealer for aktiviteten fastsettes gjennom plan- og bygningsloven, ikke forskrift som i dag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at lovforslaget legger opp til at fastsetting av løyper og enkelte andre arealer for motorferdsel skal skje etter plan- og bygningsloven. Flertallet mener at kommunene i tillegg bør gis adgang til å fastsette arealer for motorferdsel i forskrift, slik at kommunene selv kan velge den ordningen som er best tilpasset lokale forhold.

Flertallet mener det er viktig at alminnelige forvaltningsrettslige regler som sikrer forsvarlig utredning og ivaretagelse av nasjonale og viktige regionale interesser, ivaretas uavhengig av hvilken modell kommunen velger. Dette omfatter blant annet krav til kartlegging og vurdering av konsekvenser for natur og berørte interesser samt øvrige saksbehandlingskrav som følger av forvaltningsloven og relevant særlovgivning. Flertallet understreker at styrkingen av det kommunale selvstyret ikke innebærer en svekkelse av kravene til faglig forsvarlig saksbehandling. Flertallet legger til grunn at kommunene kjenner sitt eget areal best, og at de gjennom loven får et utvidet ansvar for forvaltningen av natur lokalt.

Flertallet understreker videre at selv om kommunen har et ansvar for ivaretagelse av natur og friluftsliv, og derfor skal forvalte motorferdselregelverket på en bærekraftig måte, er det viktig at staten også fortsatt er i stand å ivareta nasjonale hensyn og viktige regionale interesser der det er nødvendig, herunder ivaretagelse av villreinstammen. Flertallet mener derfor det er viktig at regelverket også har bestemmelser om at staten kan regulere motorferdsel på visse vilkår. Det er kommunene som i første rekke forvalter motorferdselregelverket. Det kommunale handlingsrommet som følger av loven, gjelder likevel innenfor de rammer som settes av nasjonale hensyn og overordnet regulering.

Flertallet mener det bør være opp til kommunene selv å bestemme om det skal stilles vilkår om et begrenset antall turer i tillatelser som gis etter lovens kapittel 5. Det samme gjelder forslaget om at det i tillatelser der det stilles antallskrav, også skal stilles krav om å registrere turer på forhånd. Flertallet mener at kommuner som ønsker det, kan stille slike krav, for å på den måten lettere ha kontroll og oversikt over det totale om-

fanget motorferdsel i kommunen. Men flertallet mener dette ikke bør være et krav i loven om at kommunene stiller slike vilkår.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet mener kommunene i større grad bør gis mulighet til å åpne for motorferdsel der lokale forhold og hensyn tilsier at dette kan skje på en forsvarlig måte. Det er i flere deler av landet et behov for mer lokale og tilpassede løsninger for motorferdsel i utmark. Disse medlemmer fremmer derfor en rekke endringer som samlet sett innebærer et styrket lokalt selvstyre og mindre byråkrati, og som legger til rette for bolyst og trivsel, innenfor rammene av bærekraftig bruk og hensynet til natur, friluftsinnteresser og tradisjonell kulturutøvelse, og viser til sitt eget lovforslag i innstillingens underkapittel 3.10 Lovforslag fra Høyre og Senterpartiet.

Disse medlemmer viser til at flertallet i sitt lovforslag åpner for bruk av enten plan- og bygningsloven eller kommunal forskrift ved fastsetting av løyper og enkelte andre arealer for motorferdsel i utmark og vassdrag. Disse medlemmer merker seg samtidig at flertallet i sin merknad peker på at denne type fastsetting i lovforslaget skal skje etter plan- og bygningsloven. At flertallet deretter tilføyer at kommunene i tillegg bør gis adgang til å anvende forskrift, peker etter disse medlemmers syn på en mindre preferert løsning. Disse medlemmer mener dette ikke kan tolkes på annen måte enn at lovforslaget fra flertallet legger en føring om at det er plan- og bygningsloven som helst skal brukes ved fastsettelse av løyper, og at valgfriheten for kommunene i realiteten dermed blir begrenset.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre understreker behovet for tydelig nasjonal veiledning og klare forventninger til kommunenes praktisering av bestemmelsene om bærekraftig bruk i naturmangfoldloven, slik disse er spesifisert i lovforslagets § 7.

Disse medlemmer stiller seg kritisk til lovforslagets § 29 som etter disse medlemmers vurdering i realiteten pålegger landets kommuner å gi adgang til undersøkelse fra mineral- og gruveselskaper etter mineralloven § 4. Disse medlemmer viser til at undersøkelser etter mineralloven varer i tre år og kan forlenges inntil tre år av gangen, og at en slik plikt risikerer å få betydelige negative konsekvenser, både for naturmiljøet og for samiske interesser, herunder kultur- og næringsutøvelse.

Disse medlemmer viser til lovforslagets kapittel 5, som inneholder en rekke bestemmelser om omstendigheter hvor kommunen kan eller skal gi tillatelse til motorferdsel i utmark. Etter disse bestemmelsene

kan kommunen, med varierende grad av skjønnsutøvelse, gi tillatelse til blant annet leiekjøring, godstransport, preparering av skiløyper og alpinanlegg, transport for personer med funksjonsnedsettelse, naturrestaurering og vitenskapelige undersøkelser.

Disse medlemmer merker seg imidlertid at kapittel 5 kun inneholder én bestemmelse hvor kommunen er pålagt å gi tillatelse, og at dette gjelder mineralundersøkelser. Dette innebærer etter disse medlemmers syn at kommunenes handlingsrom i slike saker i vesentlig grad innskrenkes, sammenlignet med andre formål hvor det er lagt opp til lokal skjønnsutøvelse, og utgjør et unødvendig inngrep i det kommunale selvstyret.

3.3.1 UTREDNINGSKRAV

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, mener at fastsetting av løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag, og andre arealer for motorferdsel, krever at konsekvensene for berørte interesser utredes. Dette gjelder uavhengig av om kommunene velger å fastsette slike arealer i forskrift eller arealplan. Flertallet understreker at forskrift om konsekvensutredning ikke har vært gjeldende for etablering av snøskuterløyper tidligere, og skal ikke gjelde for løyper eller andre motorferdselsarealer som vedtas som forskrift eller etter plan- og bygningsloven. Kommunen skal ved etablering av nye løyper og arealer for motorisert ferdsel i forskrift og etter plan- og bygningsloven benytte forvaltningslovens prinsipper. Utredningskravene skal være hensiktsmessige, stå i forhold til den faktiske og økte påvirkningen den enkelte løype kan medføre. Disse utredningskravene for både forskrift og plan- og bygningsloven skal redegjøres nærmere for i en veileder til loven som Klima- og miljødepartementet utarbeider etter å ha fått innspill fra alle landets kommuner. Kommunene og statsforvalteren skal benytte denne veilederen. Endringer av eksisterende løyper vil som hovedregel ikke utløse ytterligere utredninger.

Flertallet understreker at statsforvalteren ikke skal kreve at kommunen utreder forhold som ikke åpenbart påvirkes av den aktuelle løypa. Flertallet forutsetter videre at statsforvalteren, dersom statsforvalteren har synspunkter på hva som bør utredes, skal fremme slike krav på et tidlig tidspunkt i prosessen. Flertallet legger til grunn at utredningskrav som først fremmes sent, og som gjelder forhold uten åpenbar betydning for løypa, ikke skal være til hinder for at løypa fastsettes.

Flertallet viser til at skogsbilveier og veier i utmark som ikke er brøytet, er å anse som utmark etter denne lov, og motorferdsel er ikke tillatt. Kommunen kan fastsette løyper for motorferdsel på slike veier etter

§ 20 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Flertallet mener man kan benytte lempeligere utredningskrav for å etablere snøskuterløyper på ubrøytete veier og traseer som allerede benyttes til andre formål.

Flertallet påpeker at eksisterende løyper og områder for motorisert ferdsel på snødekt mark og islagte vassdrag er å anse som ferdig utredet og kan uten ytterligere utredning videreføres i ny kommunal forskrift eller arealplan etter plan- og bygningsloven.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet merker seg at flertallet ikke direkte i loven vil tillate at kommunene kan gi forskrift om motorferdsel på barmark etter traktorvei, noe disse medlemmer mener burde tilligge det lokale selvstyret. Det vises til egen merknad og disse medlemmers forslag til § 20 a. Disse medlemmer registrerer også at flertallet ikke direkte i loven vil tillate at kommunene kan gi forskrift for ferdsel på ubrøytet vei, noe disse medlemmer mener bør være en del av det lokale selvstyret, og viser til egen merknad og forslag til § 20 b.

3.3.2 STATSFORVALTERENS ROLLE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, ser det som viktig å unngå omkamper og lange prosesser for å etablere snøskuterløyper. Det er derfor viktig at statsforvalterens myndighet på dette området ikke står like sterkt som etter dagens lov. I dag er situasjonen at statsforvalter kan klage på kommunenes skuterløypeforskrifter, og at denne klagen behandles av en settestatsforvalter. Dersom kommunen er uenig, har de ikke mulighet til å ta dette til domstolene. Med lovforslaget åpnes det for å fastsette arealer for motorferdsel etter plan- og bygningsloven. Da vil statsforvalternes eventuelle innsigelser til snøskuterløyper som kommunen ikke ønsker å ta til følge, på vanlig måte bli gjenstand for mekling og avklares av Kommunal- og distriktsdepartementet. Kommunene kan også gå til domstolene for å prøve gyldigheten av innsigelser og gyldigheten av departementets endelige avgjørelse. Koblingen til plan- og bygningsloven legger etter flertallets syn til rette for bedre avklaringsprosesser enn dagens regelverk og gir kommunene mer myndighet over løypene sammenlignet med i dag, blant annet fordi statsforvalteren ikke har siste ord i saken. Kommunens syn skal tillegges stor vekt i rettsanvendelse og skjønnsutøvelsen.

Flertallet viser til at innsigelse i utgangspunktet skal brukes der kommunen legger ut arealer til en bruk som er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for et innsigelsesorgans område. Flertallet peker på at statsforvalteren bør delta aktivt tidlig i plan-

prosessene med kunnskap og veiledning om natur- og friluftslivsinteresser som kan bli berørt, og slik legge til rette for at kommunen best mulig kan ivareta nasjonale og vesentlige regionale verdier i sin arealplan, og slik at innsigelse i størst mulig grad unngås på et senere stadium. Der det likevel fremmes innsigelse må statsforvalteren innsigelse være grunnlagt.

Flertallet forutsetter videre at statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse mot kommunale planer etter loven skal gjelde spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning. Flertallet understreker at terskelen for å fremme innsigelse skal settes høyt, og at statsforvalteren skal utvise tilbakeholdenhet i saker som i hovedsak gjelder lokale avveininger og prioriteringer.

Flertallet understreker at statsforvalteren har et selvstendig ansvar for å involvere seg på et tidlig tidspunkt i kommunale prosesser etter motorferdselloven, slik at faglige innspill og eventuelle nasjonale hensyn kan tas opp og avklares mens saken fortsatt er under utvikling. Tidlig involvering vil etter flertallets syn redusere behovet for senere innsigelser, bidra til bedre opplyste beslutninger og gi mer effektive og forutsigbare prosesser for kommunene og berørte interesser.

Flertallet mener statsforvalterens myndighet til å omgjøre kommunale enkeltvedtak etter loven skal være avgrenset til tilfeller der vedtaket er ugyldig. Statsforvalteren skal ikke kunne sette til side kommunens skjønnsmessige vurderinger så lenge vedtaket holder seg innenfor lovens rammer og er forsvarlig saksbehandlet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre reagerer på at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet foreslår å svekke statsforvalterens myndighet, med begrunnelsen i å unngå «[...] omkamper og lange prosesser [...]» Disse medlemmer støtter både økt lokal selvstyre på generelt grunnlag og intensjonen bak regjeringens opprinnelige lovforslag som forankrer kommunenes myndighetsutøvelse i plan- og bygningsloven. Samtidig understreker disse medlemmer at utvidet kommunalt ansvar ikke bør kombineres med svekket tilsyn og oppfølging, herunder statsforvalterens rolle. Denne rollen er ikke et uttrykk for mistillit til lokaldemokratiet, men en nødvendig del av plansystemet for å sikre at nasjonale og vesentlige regionale hensyn faktisk blir ivaretatt. Tvert imot er en velfungerende kontroll- og klageadgang avgjørende for å sikre lik praktisering av regelverket. Dette er særlig viktig for å opprettholde lovens formål om å beskytte naturverdier, friluftsliv og samisk kulturutøvelse.

3.3.3 PERSONTRANSPORT I UTMARKSNÆRING OG TIL FRITIDSBOLIG

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at gjeldende rett begrenser motorferdsel knyttet til hytter til transport av bagasje og utstyr. Flertallet mener det nå skal åpnes for persontransport til hytter, slik at også personer kan transporteres med motorisert kjøretøy mellom bilvei og hytte. Dette innebærer en utvidelse sammenlignet med dagens regelverk.

Flertallet legger til grunn at kommunen kan sette nærmere begrensninger på utøvelsen av denne adgangen, herunder begrensninger i antall turer og krav om turregistrering. Flertallet forventer at kommunene foretar en samlet vurdering av den totale belastningen motorferdselen medfører i området, og fastsetter rammer som sikrer en forholdsmessig avveining mellom hytteeierens behov og hensynet til natur, friluftsliv og berørte interesser.

Flertallet viser til at bestemmelsen gjelder transport til «søkerens fritidsbolig». I dette ligger at søkeren må disponere fritidsboligen som sin egen. Dette innebærer at det ikke kan gis tillatelse til transport til fritidsbolig som søkeren disponerer på grunnlag av korttidsleie. Fritidsbolig som søkeren disponerer eksklusivt på grunnlag av langvarig leiekontrakt, vil derimot være omfattet.

Flertallet viser videre til at § 29 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet åpner for nødvendig motorferdsel for transport av gods og personale i utmarksnæring. Flertallet understreker at begrepet «personale» omfatter de personene som deltar i næringsutøvelsen for foretaket, og at begrepet ikke er begrenset til foretakets faste ansatte. Også frivillige og familiemedlemmer omfattes når de bidrar i næringsutøvelsen for foretaket. Dette er etter flertallets syn viktig av hensyn til hvor nært utmarksbruk er knyttet til tradisjonell kulturutøvelse. Samtidig bemerker flertallet at det bare er motorferdsel for transport som er nødvendig for næringsutøvelsen som skal omfattes. Transport av personale må derfor etter omstendighetene planlegges og koordineres slik at motorferdselen begrenses til det som faktisk er nødvendig for å utøve virksomheten. Kommunen kan sette begrensninger for dette (i form av for eksempel antall turer) i vedtak om tillatelse til motorferdsel i utmarksnæring.

Flertallet understreker samtidig at «personale» avgrenser mot ren persontransport. Bestemmelsen gir ikke grunnlag for transport av gjester eller deltakere i aktiviteter som for eksempel snøskutersafari, snørekjøring eller catskiing. Det er kun motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre selve utmarksnæringsaktiviteten, som omfattes av tillatelsen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre viser til at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet vil utvide definisjonen av lovens § 29, som åpner for nødvendig transport av gods og personale. Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet skriver at personale «ikke er begrenset til foretakets fast ansatte», men at det også kan omfatte «frivillige og familiemedlemmer».

Disse medlemmer mener at en slik utvanning er upresis og svært uheldig. Selv om det kan finnes gode argumenter for unntak for hele familier som driver tradisjonell samisk næringsvirksomhet, vil utvidelsen som Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet foreslår, gjelde langt flere. I praksis vil denne uthulingen av § 29 også gjelde for eksempel familiemedlemmer eller det enda vagere begrepet «frivillige» til næringsaktører som driver med for eksempel gruvedrift (mineralnæringen). Konsekvensene av en slik endring synes ikke gjennomtenkte.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet merker seg at flertallet begrenser kjøring til fritidsbolig til «søkerens fritidsbolig». Det innebærer at flertallet ikke tillater at kommunen kan gi tillatelse til kjøring til leid fritidsbolig. Etter disse medlemmer syn innskrenker dette kommunens handlefrihet til å gi tillatelser på en uhensiktsmessig måte. Disse medlemmer viser til sitt eget lovforslag § 36, og mener at kommunen skal kunne gi tillatelse som er nødvendig for kjøring til leid fritidsbolig.

3.3.4 DISPENSASJON TIL MOTORFERDSEL VED SÆRLIGE BEHOV

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at kommunen kan gi dispensasjon etter § 40 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet til motorferdsel dersom det er nødvendig i enkelte tilfeller eller for å dekke et særlig behov. I tillegg er det et vilkår at motorferdselen ikke fører til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for andre friluftsjakter eller samisk eller annen tradisjonell kulturutøvelse. Innenfor disse rammene kan kommunen for eksempel gi etablerte turistbedrifter dispensasjon for transport av personer til nærmeste løypestart. Kommunen skal fastsette trasé for slik motorferdsel i dispensasjonen. Innenfor disse rammene kan kommunen også gi tillatelse til enkeltarrangementer. Eksempler på enkeltarrangementer som kan gi grunnlag for dispensasjon, er større enkeltstående arrangementer eller filminnspillinger, herunder også enkeltarrangement for motorsport på islagte vann, i alpinbakker og lignende anlegg.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet de Grønne

og Venstre viser til at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiets nye § 40 liberaliserer kommunenes mulighet til å gi dispensasjon fra forbudet mot motorferdsel i utmark. Forbeholdet om «streng nødvendig[het] for å dekke et særskilt behov» for å gi slik dispensasjon i regjeringens opprinnelige proposisjon er nå formulert som kun «nødvendighet i enkelte tilfeller eller for å dekke et særskilt behov». I de tilhørende merknadene spesifiserer disse partiene at dispensasjonsretten omfatter turistbedrifters transport av personer til nærmeste løypestart og enkeltarrangementer. Disse medlemmer mener at dette strekker dispensasjonsbestemmelsen for langt, siden en dispensasjonshjemmel skal være en snever sikkerhetsventil, ikke et redskap for å åpne nye former for motorisert ferdsel til turist- og rekreasjonsformål.

3.4 Utvide adgangen til motorferdsel for personer med funksjonsnedsettelse

Komiteen viser til at departementet foreslår å utvide adgangen til motorferdsel i utmark betydelig for denne gruppen. Denne adgangen blir blant annet utvidet gjennom at ferdsel med lettere motoriserte rullestoler og lignende hjelpemidler skal være unntatt fra lovens forbud mot motorferdsel overalt i utmark og at ferdsel med tyngre rullestoler skal være unntatt fra lovens forbud mot motorferdsel på vei og turvei. Kommunen kan ifølge forslaget til ny lov gi personer med varige funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne, tillatelse til bruk av snøskuter (og ev. andre fremkomstmidler på snødekt mark og islagt vassdrag).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at § 32 åpner for at kommunen kan gi personer med funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne, tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag. Flertallet mener at loven ikke skal stille krav om at funksjonsnedsettelsen skal være «varig». Kommunen har dermed også adgang til å gi tillatelse der funksjonsnedsettelsen er forbigående.

3.5 Konsekvenser ved overtredelser

Komiteen merker seg at Klima- og miljødepartementet, i likhet med motorferdselsutvalget, mener det ikke vil være tilstrekkelig å basere håndhevingen av loven ved administrative sanksjoner eller forvaltningstiltak. Departementet foreslår som utvalget at strafferammen settes til bøter eller fengsel i inntil et år for alminnelige overtredelser og bøter eller fengsel i inntil to år for grove overtredelser.

Komiteen viser til at departementet understreker at bøter i de aller fleste tilfeller vil være den normale

straffen for overtredelser, og at fengselsstraff vil være forbeholdt mer alvorlige overtredelser.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, legger til grunn at straff for overtredelser av loven skal være formålstilpasset sett opp mot handlingens karakter og alvor. Flertallet viser til at regjeringens lovforslag beskriver hva som kan utgjøre de groveste overtredelsene etter loven, men mener at strafferammen for grov overtredelse bør reduseres til bøter eller fengsel inntil ett år. Etter flertallets vurdering vil dette gi en mer balansert straffereaksjon, samtidig som loven gir tilstrekkelig grunnlag for å reagere mot overtredelser slik som blant annet Økokrim har etterspurt.

Flertallet bemerker at departementet, på s. 264 i Prop. 61 L (2025–2026), omtaler første og andre ledd i straffebestemmelsen som to ulike straffebud. Flertallet mener derimot at andre ledd i straffebestemmelsen skal anses som en sideramme til hovedrammen i første ledd. Dette innebærer blant annet at det er den forhøyede siderammen som er bestemmende for om straffeprosessuelle tvangsmidler kan benyttes, eller ikke.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at ulovlig motorferdsel i utmark er et omfattende problem, og at myndighetene i dag har utfordringer med å kontrollere og forebygge slik aktivitet. Selv om ulovlig motorferdsel ikke var eksplisitt omtalt i Stortingets anmodningsvedtak som ligger til grunn for lovforslaget, utgjør dette likevel et sentralt tema i saken, og reduksjon av ulovlig kjøring er en eksplisitt målsetting bak regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Rødt viser til at både politiet og Økokrim har etterlyst et strengere straffenivå enn det som følger av gjeldende regelverk. Videre viser dette medlem til flere høringsinnspill som presiserer nødvendigheten av varsomhet i utstedelsen av fengselsstraff som bør forbeholdes særdeles grove overtredelser. Dette medlem understreker at fengselsstraff etter motorferdselloven skal gjelde kvalifiserte og forsettlig lovbrudd.

3.6 Samisk nærings- og kulturutøvelse

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre viser til at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiets nye lovforslag bidrar til å uthule vernet om samiske rettigheter sammenlignet med regjeringens opprinnelige lovforslag. I formålsbestemmelsen (§ 1), samt i en rekke andre bestemmelser i lovforslaget, så er den tidligere henvisningen til «samisk tradisjonell

kulturutøvelse» erstattet med formuleringen «samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse».

Disse medlemmer understreker at denne endringen ikke er en språklig justering, men innebærer en reell innholdsmessig endring. Ved å utvide begrepet til å omfatte «annen» tradisjonell kulturutøvelse svekkes den særskilte retten det samiske folk har til å utøve sin kultur og sitt samfunnsliv i tråd med Grunnloven § 108. En slik utvanning av begrepsbruken bidrar til å gjøre det mindre tydelig hvilke hensyn loven faktisk skal ivareta, og åpner for en praksis der samiske interesser i større grad må vike i avveininger mot andre formål.

Komiteens medlem fra Rødt viser til at Grunnloven § 108 pålegger norske myndigheter å tilrettelegge for at det samiske folk, som Norges urfolk, kan utvikle sin kultur og sitt samfunnsliv.

Dette medlem er uenig i departementets vurdering om at en generell sikring av naturgrunnlaget er tilstrekkelig for å ivareta tradisjonell samisk utmarksbruk (meahcásteapmi) utenom reindriftsnæringen (jf. Prop. 61 L (2025–2026), side 49).

Dette medlem understreker at hensynet til naturmangfold og samiske tradisjonsnæringer bør gis status som forpliktende rettigheter, og ikke kun fremgå som generelle hensyn i lovverket. Etter dette medlems syn er dagens regulering utilstrekkelig, idet den åpner for at slike hensyn kan vektlegges, men samtidig settes til side gjennom dispensasjonsadgang.

Dette medlem viser til at praktiseringen av dagens motorferdsellov siden 2015 har medført at kommunenes handlingsrom fremstår som styrket og beskyttet, mens hensynet til natur og reindrift i større grad har vært gjenstand for avveininger som kan falle ut til ugunst for disse interessene. Dette indikerer et behov for en tydeligere rettslig forankring av natur- og urfolksinteresser, slik at disse ikke kan fravikes gjennom enkeltvedtak.

Dette medlem understreker videre nødvendigheten av at sentrale og lokale forskrifter samt kommunale enkeltvedtak som berører samiske interesser direkte, skal utarbeides og treffes etter reell konsultasjon med Sametinget og berørte samiske foreninger. Dette medlem viser videre til at Sametinget har fremmet kritikk av manglende representasjon av og utilstrekkelig konsultasjon med samiske interesser, både i arbeidet med NOU 2024:10 og i departementets påfølgende utarbeidelse av lovproposisjonen, og mener dette reiser prinsipielle spørsmål om ivaretagelsen av samiske rettigheter i prosessen.

På bakgrunn av dette fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i konsultasjon med berørte samiske institusjoner, organisasjoner og interes-

ser utrede en lovhjemmel i motorferdselloven som sikrer at tradisjonelle samiske næringer utover reindrift omfattes av et generelt unntak fra forbudet mot motorferdsel i motorferdselloven § 5.»

3.7 Generelle bestemmelser

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, vil understreke at kommunen i § 29 *Utmarksnæring* kan gi foretak som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdsel for transport av gods og personale i utmarksnæring. I Finnmark kan disse tillatelsene også gis langs godt etablerte barmarkstraseer. Med det nye lovforslaget kan også personale transporteres i forbindelse med utmarksnæring. Flertallet understreker at det åpnes for dette fordi utmarksnæring er nært knyttet til tradisjonell kulturutøvelse. Etter flertallets syn vil et generelt unntak fra forbudet mot motorferdsel i lovens § 5 for tradisjonelle samiske næringer utover reindrift kunne få store negative konsekvenser for naturen.

3.7.1 REDNINGSTJENESTEN OG FJELLOPPSYN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, anerkjenner øvelser og nødvendig områdebesiktigelse etter godkjent øvelsesplan som en nødvendig og integrert del av redningstjenesten, og dette må være en del av unntaket redningstjenesten har fra motorferdselsforbudet i § 9 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Det muliggjør en kompetent og trent redningstjeneste, og senker risikoen for innsatspersonellet i redningstjenesten under oppdrag.

Flertallet mener søknadsprosess for frivillig organisert redningstjeneste må være så enkel og byråkratisk som mulig, og mener øvelser som er godkjent av politimesterembetet som hovedregel skal få dispensasjon fra motorferdselsforbudet på snødekt mark og islagte vassdrag, også i verneområder, ettersom redningsaksjoner regelmessig finner sted i slike områder. Politimesteren er egnet til å foreta den nødvendige avveiningen mellom behovet for kompetent og trent redningstjeneste, vernehensyn og andre berørte interesser.

Flertallet mener motorferdselloven i § 9 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet skal forstås slik at Fjelloppsynet (underlagt Fjellstyret) skal ha mulighet til å bruke motorisert ferdsel i gjennomføringen av sine pålagte oppgaver jf. lov om utnytting av rettar og lunnende m.m. i statsallmenningane (fjellova) § 36.

3.7.2 PREPARERING AV SKILØYPER OG ALPINBAKKER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til at frivilligheten spiller en avgjørende rolle i preparering av skiløyper og alpinbakker for allmennheten. Flertallet mener det er uhensiktsmessig at frivillige aktører må søke om tillatelse for å preparere skiløyper, og legger derfor til grunn at slik preparering gis direkte hjemmel i loven. Samtidig legger flertallet til grunn at kommunene kan ha behov for å avgrense hvor, og hvordan preparering av løyper skal gjennomføres og hvem som skal utføre det. Kommunene bør derfor kunne gi forskrift med bestemmelser som regulerer preparering av skiløyper og alpinbakker, for eksempel ved å fastsette traseer, avgrense til bestemte aktører eller til bestemte tider.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet mener regulering av skiløyper og løyper for motorferdsel gjennom plan- og bygningsloven vil være for lite fleksibelt relativt til motorferdselens natur, og være for ressurs- og tidkrevende. Mange kommuner, særlig i distriktene, har begrensede administrative ressurser og store utmarksområder. Det er derfor behov for et regelverk som i større grad bygger på tillit til lokal forvaltning, samt legger til rette for bærekraftige løsninger med lokal forankring innenfor rammene som settes sentralt.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre registrerer at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiets flytter adgang til motorferdsel for preparering av skiløyper og alpinbakker fra en tillatelse som kommunen kan gi etter kapittel 5, til å bli et generelt unntak i kapittel 4 fra motorferdselsforbudet. Disse medlemmer understreker at dette er en uheldig endring som senker terskelen for bruk av motoriserte kjøretøy i utmark og dermed bidrar til å uthule forbudet.

3.7.3 VEDTRANSPORT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, mener at kravet til tinglysing i direktehjemmelen for vedtransport innebærer en unødig administrativ byrde, og at avtalefestet hogstrett bør være tilstrekkelig grunnlag for slik motorferdsel. En slik endring bør følges opp med et dokumentasjonskrav i § 15 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Føreren skal under motorferdselen ha den aktuelle avtalen tilgjengelig, slik at den kan fremvises ved kontroll. Det er tilstrekkelig for å oppfylle kravet om dokumentasjon at avtalen kan fremvises digitalt.

3.7.4 BELTEBIL OG BARMARKSTRASEER I NORD-TROMS OG FINNMARK

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, mener det er viktig å ivareta tradisjonell kulturutøvelse, og ser positivt på at departementet etter § 56 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet kan videreføre adgang til bruk av motorkjøretøy som har vært tillatt etter særlige bestemmelser om motorferdsel i forskrifter fastsatt med hjemmel i tidligere motorferdsellov, slik som blant annet å videreføre adgangen til motorferdsel med beltebil, persontransport etter bestemte løypetraseer og videreføring av eksisterende barmarkstraseer i Nord-Troms og Finnmark.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre mener det er oppsiktsvekkende at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet definerer beltebil som en form for «tradisjonell kulturutøvelse». Ved å definere beltebil slik, samtidig som de samme partiene utvider lovens formålsparagraf til å gjelde «annen tradisjonell kulturutøvelse», går man bort fra forankringen unntaket for tradisjonell kulturutøvelse er ment å ha i konvensjonsforpliktelser, urfolksrettigheter eller hensyn til nasjonale minoriteter. Resultatet av denne endringen er frislipp for en rekke motoriserte kjøretøy.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet mener en lovregulering av bruken av beltebilbruk i større grad vil sikre forutsigbarhet for denne aktiviteten enn en eventuell forskrift gitt av departementet. Denne typen motorferdsel siden 2004 har vært regulert i forskrift, og Norsk Beltebillag etterlyser i sitt høringsvar større forutsigbarhet gjennom en lovregulering. Disse medlemmer viser til at transport med beltebil skaper næringsaktivitet i næringsfattige områder, og at et kollektivt transportmiddel som beltebil reduserer behovet for snøskuterkjøring og er et mer skånsomt alternativ enn vinterbrøytet vei. Disse medlemmer fremmer derfor forslag om en lovregulering av dagens bruk av beltebil der beslutningskompetansen flyttes til kommunen. Videre mener disse medlemmer at kommunen også må kunne gi tillatelse til bruk av beltebil i kulturhistorisk sammenheng.

3.7.5 SJØFLY

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, viser til § 23 i enigheten mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet og landingsplasser og mener det er viktig at loven ikke begrenser kommunens adgang til å tillate start og landing med luftfartøy, og at kommunen kan

fastsette landingsplasser i kommunal forskrift eller i arealplan etter plan- og bygningsloven.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre mener at loven ikke skal gi adgang til start og landing med luftfartøy, og at en slik adgang må begrunnes med særskilte hensyn.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet viser til at § 18 første ledd siste punktum i regjeringens og flertallets lovforslag, som sier at «start og landing med luftfartøy er likevel ikke tillatt», innebærer en særskilt streng regulering av sjøfly og en vesentlig innstramning, noe også Norges luftsportforbund påpeker i sitt høringsvar. Dette går også mot Motorferdsellovutvalgets anbefaling. Disse medlemmer fremmer derfor forslag om at denne bestemmelsen skal tas ut av loven.

3.8 Anmodningsforslag fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede konsekvensene av og mulighetene for å åpne for økt kommunalt selvstyre ved barmarkskjøring, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at frivillig kjøreopplæring for snøskuter er tillatt i løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at eksisterende løyper for motorisert ferdsel på snødekt mark og islagte vassdrag anses som ferdig utredet, og at de uten ytterligere utredning kan videreføres i ny kommunal forskrift eller arealplan etter plan- og bygningsloven.»

«Stortinget ber regjeringen foreslå lempeligere utredningskrav for å etablere snøskuterløyper på ubrøytete veier, ved å kreve konsekvensutredning kun dersom tiltaket kan ha vesentlige virkninger på miljøet. Dette kan gjøres ved å innnta 'Snøskuterløyper på ubrøytete veier' i forskrift om konsekvensutredninger vedlegg II.»

3.9 Øvrige forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Motorferdselloven § 17 annet ledd skal lyde:

Kommunen kan gi forskrift som begrenser eller forbyr bruk av fremkomstmidler som nevnt i første ledd i hele eller deler av utmarka.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre fremmer følgende forslag:

«Vedtak til lov

om motorferdsel i utmark og vassdrag
(motorferdselloven)

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og friluftslivet og tar hensyn til samisk kulturutøvelse.

§ 2 Lovens virkeområde

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag.

Som motorferdsel regnes ferdse med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten. Ferdse med motorisert transport- og fremkomstmiddel med avslått motor anses også som motorferdsel.

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsløven § 1 a. Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, skal regnes som utmark etter loven her. Det samme gjelder veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Som vassdrag regnes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

Loven gjelder ikke på Svalbard eller Jan Mayen.

Departementet kan gi forskrift om at ferdse med bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven.

§ 3 Forholdet til enkelte andre lover

For områder som er vernet etter naturmangfoldloven kapittel V eller vernet etter eldre vedtak som er videreført som nevnt i naturmangfoldloven § 77, gjelder verneforskriftens regler om motorferdsel i tillegg til loven her.

Loven gjelder ikke for områder som omfattes av markaloven, eller ved start og landing med luftfartøy på landingsplasser som har konsesjon etter luftfartsregulverket.

§ 4 Forholdet til grunneiers og andre rettighetshaveres rettigheter

Loven påvirker ikke grunneiers og andre rettighetshaveres mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel.

Kapittel 2 Alminnelige regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 5 Forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag

I utmark og vassdrag er motorferdsel forbudt, med mindre ferdse er tillatt i eller i medhold av loven her eller annen lov.

§ 6 Aktsom og hensynsfull motorferdsel

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal være aktsom og hensynsfull, slik at ferdse ikke unødig påfører naturen, friluftslivet eller den samiske kulturutøvelsen skade eller ulempe. Det skal utvises særlig aktsomhet ved motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

§ 7 Retningslinjer for avgjørelser om motorferdsel

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, gjelder prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12. Det skal legges vekt på om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Avgjørelser etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvd kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal fremgå av begrunnelsen for avgjørelser om motorferdsel etter denne loven hvordan prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 og retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

§ 8 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

Kommunen kan gi forskrift som for avgrensede områder midlertidig begrenser eller forbyr motorferdsel som ellers er tillatt etter denne loven, når det er nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk kulturutøvelse.

Dersom det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk kulturutøvelse, kan departementet gi forskrift som nevnt i første ledd. Kommunen skal i slike tilfeller få anledning til å uttale seg.

Forskrift etter første og andre ledd skal kun fastsettes for den tidsperioden som er nødvendig, og kan ikke gjelde for mer enn to år. Første og andre ledd gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 9, 10, 12 eller 14.

Dersom forbud eller begrensninger etter første eller andre ledd medfører avvik fra en fastsatt arealplan, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for nødvendige tiltak i samsvar med forbudet eller begrensningene.

Kommunen kan av hensyn til interessene loven skal ivareta, fastsette traseer som skal benyttes til ferdsel etter §§ 10, 13 og 14, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdselen.

Dersom det er nødvendig for å ivareta natur- og friluftslivsområder av nasjonal eller viktig regional betydning, kan departementet gi forskrift om begrenset tidsrom, begrenset antall turer eller begrensede eller endrede traseer for motorferdsel etter kapittel 5.

Kapittel 3 Generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 9 Offentlige oppgaver

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for politiet, redningstjenesten, ambulansetjenesten, brann- og redningsvesenet og det statlige naturoppsynet
- b. ved lovhjemlet kontroll med at regelverk overholdes
- c. ved Forsvarets øvelser og operative virksomhet
- d. ved domstolens transport knyttet til merking og oppmåling i jordskiftesaker
- e. for å gjennomføre skjøtsel etter naturmangfoldloven § 47 og skjøtsel og vedlikehold etter kulturminneloven §§ 11 første ledd bokstav a og 21, inkludert transport til slike områder
- f. for transport utenfor markalovens virkeområde til områder som skal skjøttes etter markaloven § 11
- g. ved naturrestaurering som utføres av eller på vegne av offentlige myndigheter

§ 10 Veier og anlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av veier
- b. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av infrastrukturprosjekt og andre anlegg som tjener allmenne samfunnsbehov.

§ 11 Viltforvaltning og uthenting av vilt

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for kommunen ved akuttiltak for å hindre at storvilt blir påkjørt
- b. for kommunen ved ettersøk etter skadet storvilt og håndtering av fallvilt av storvilt
- c. for kommunale fellingslag, innenfor rammen av vedtak om skadefelling av rovvilt fattet av statsforvalteren eller direktoratet

- d. for uthenting av felt elg, hjort, villsvin og bjørn.

Departementet kan gi forskrift om at bestemte kommuner gis adgang til å gi forskrift om unntak fra forbudet i § 5 for uthenting av annet storvilt enn nevnt i første ledd bokstav d, eller for uthenting av sel.

Kommunen kan gi forskrift som setter krav til bruk av bestemte transport- og fremkomstmidler ved motorferdsel etter første ledd bokstav d.

§ 12 Jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring.

§ 13 Betjente turistanlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller vassdrag som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg.

§ 14 Faste bosteder

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport til og fra faste bosteder.

§ 15 Vedtransport

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett, dersom motorferdselen er nødvendig for uthenting av ved.

Kommunen kan gi forskrift om at grunneiere og innehavere av hogstrett som nevnt i første ledd kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy, og om gjennomføringen av slik motorferdsel, for eksempel når og hvor det kan kjøres ut ved.

§ 16 Rullestoler og liknende hjelpemidler

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelseevne, dersom ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadeevne enn ferdsel til fots, eller ferdsel på vei og turvei opparbeidet med jevnt dekke av grus eller lignende med fremkomstmidler som er klassifisert som rullestol etter veitrafikkreglene.

Departementet kan gi forskrift om hvilke hjelpemidler som omfattes av første ledd.

§ 17 Elektriske sykler

Forbudet i § 5 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som sykkel etter veitrafikkreglene. Det er likevel ikke tillatt å bruke slike fremkomstmidler i villreinområder eller i områder der bruken vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

§ 18 Åpent vassdrag

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på åpent vann på

- a. elver

- b. innsjøer med overflateareal på over to kvadratkilometer
- c. innsjøer som inngår i et vassdrag som er farbart med fartøy.

Start og landing med luftfartøy er likevel ikke tillatt.

Kommunen kan i arealplan etter plan- og bygningsloven forby eller regulere ferdsel som er tillatt etter første ledd. Reguleringen kan blant annet gå ut på å begrense adgangen til motorferdsel til bestemte formål, tider, områder eller fremkomstmidler.

Kapittel 4 Planfestede unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 19 Preparering av løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere løyper eller områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter for allmennheten, dersom løypa eller området er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i arealplanen.

§ 20 Snøskuterløyper

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i løyper og tilhørende rastesoner som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. I rastesoner er det kun tillatt med nødvendig motorferdsel til og fra løypa og rastestedet. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 21 Kjøreopplæring

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 22 Motorsport

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den organiserte idretten i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 23 Landingsplasser

Forbudet i § 5 gjelder ikke start og landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 24 Små innsjøer

Forbudet i § 5 gjelder ikke på åpent vann på innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer der kommunen har åpnet for motorferdsel i arealplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i arealplanen.

§ 25 Fastsetting av arealer til motorferdsel i arealplan etter plan- og bygningsloven

Kommunen kan i arealplan etter plan- og bygningsloven fastsette følgende arealer der motorferdsel er tillatt etter kapittelet her:

- a. løyper og områder for preparering for friluftslivs- og idrettsaktiviteter på snødekt mark og islagt vassdrag, jf. § 19
- b. løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag (snøskuterløyper) og tilhørende rastesoner, jf. § 20
- c. øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag, jf. § 21
- d. områder for motorsport, jf. § 22
- e. landingsplasser for luftfartøy, jf. § 23
- f. hele eller deler av innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer, jf. § 24

Arealer etter første ledd bokstav b til f kan ikke legges i

- a. foreslåtte verneområder som er kunngjort etter naturmangfoldloven § 42
- b. verneområder, med mindre verneforskriften åpner for det
- c. villreinområder, unntatt arealer etter første ledd bokstav e og f der slik motorferdsel har vært tillatt i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag
- d. områder der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Landingsplasser kan heller ikke legges på fjelltopper, utsiktspunkter, breer eller andre lignende steder der landingsplassen i hovedsak vil være utgangspunkt for rekreasjon og friluftsliv.

§ 26 Bestemmelser om bruk og merking av arealer til motorferdsel

Kommunen kan i medhold av plan- og bygningsloven fastsette nærmere bestemmelser om motorferdsel i områder angitt i § 25, inkludert om når og hvordan ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

I snøskuterløyper etter § 25 første ledd bokstav b kan det bare åpnes for motorferdsel med snøskuter eller lignende eller lettere transport- og fremkomstmidler. Det kan ikke gis bestemmelser om at snøskuterløypene bare kan anvendes til bestemte formål.

Kommunen skal i arealplan fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag

etter § 25 første ledd bokstav b. Sesongen skal senest slutte 5. mai. I sentrale områder for reindriften skal sesongen slutte senest 25. april. Kommunen kan gi forskrift om utvidet sesong for det enkelte året til og med 16. mai dersom dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta. Dersom det er gitt slik forskrift, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for gjennomføring av tiltak i samsvar med forskriften.

Kommunen kan i arealplan fastsette at landingsplasser etter § 25 første ledd bokstav e bare skal benyttes til ferdseil for angitte formål, og at kommunen skal varsles før landing.

Kommunen skal sørge for forsvarlig merking av arealer til motorferdseil. Departementet kan gi forskrift som fastsetter krav til merking, skilting og informasjon om arealer til motorferdseil.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdseil

§ 27 Leiekjøring

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil for leiekjøpere som tar på seg transportoppdrag på snødekt mark og islagt vassdrag. Tillatelse til leiekjøring kan bare gjelde

- transport som er tillatt etter kapittel 3
- transport som det er gitt tillatelse til etter kapittelet her
- transport mellom bilvei og fritidsbolig
- transport for nødvendig tilsyn med og vedlikehold av bygninger etter oppdrag fra eieren
- transport for redaktørstyrte journalistiske medier på reportasjeoppdrag.

§ 28 Utmarksnæring

Kommunen kan gi foretak som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdseil for godstransport i utmarksnæring. Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på traktorvei. I Finnmark kan slik tillatelse også gis til transport langs godt etablerte barmarkstraseer.

§ 29 Mineralundersøkelser

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for undersøkelse av mineraler etter mineralloven kapittel 4.

For aktører som har søkt om undersøkelsestillatelse etter mineralloven, kan oversendelse av undersøkelsesplan fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard til kommunen anses som søknad om motorferdseil etter første ledd.

§ 30 Skiløyper og alpinbakker

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdselen er nødvendig

for preparering av skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser.

§ 31 Personer med funksjonsnedsettelser

Kommunen kan gi personer med varige funksjonsnedsettelser som gir vesentlig redusert bevegelsesevne, tillatelse til motorferdseil på snødekt mark og islagt vassdrag.

§ 32 Forundersøkelser til planlegging av veier og anlegg

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for å gjennomføre forundersøkelser i forbindelse med planlegging av veier og anlegg som nevnt i § 10.

§ 33 Vitenskapelige undersøkelser

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for å gjennomføre vitenskapelige undersøkelser i regi av godkjent forskningsorganisasjon.

§ 34 Naturrestaurering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for å gjennomføre naturrestaureringstiltak.

§ 35 Fiskekultivering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for å gjennomføre fiskekultiveringstiltak.

§ 36 Godstransport til fritidsbolig

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for godstransport til søkerens egen fritidsbolig. Dette gjelder bare transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 37 Byggearbeid

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for å transportere gods og personer i forbindelse med byggearbeid som det er gitt tillatelse til etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på traktorvei, transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 38 Uthenting av ved

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdseil som er nødvendig for å hente ut ved.

§ 39 Dispensasjon til motorferdseil ved særlige behov

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdseil dersom det er strengt nødvendig for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk kulturutøvelse.

Dersom det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale natur- og friluftslivsinteresser eller hensynet til samisk kulturutøvelse, kan Kongen gi forskrift som midlertidig legger myndigheten til å gi dis-

pensasjon etter første ledd til et statlig eller regionalt organ. En slik forskrift kan bare gis dersom kommunen ikke endrer en ulovlig praksis til tross for veiledning fra statsforvalteren. Kommunen skal forhåndsvarsles og gis anledning til å endre praksis før et forslag til forskrift sendes på høring.

Kapittel 6 Kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger

§ 40 Avgrensning av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter kapittel 5 for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år. Tillatelser etter §§ 31 og 36 kan gis for inntil åtte år.

Kommunen skal fastsette hvor mange turer tillatelser etter §§ 32 til 39 gjelder for. Det kan bare gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet. I tillatelser etter §§ 32 til 39 skal kommunen stille krav om at turene skal registreres på forhånd.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 39, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter kapittel 5 fastsette vilkår for motorferdselen.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter kapittel 5 skal inneholde, for eksempel hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

§ 41 Tillatelse til motorferdsel i verneområder eller foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven

Når et tiltak trenger tillatelse både etter loven her og etter en verneforskrift etter naturmangfoldloven kapittel V, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 48 tredje ledd.

Når tillatelse til motorferdsel kan påvirke verneverdiene i et verneområde, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 49.

For saker om motorferdsel i foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V gjelder reglene i naturmangfoldloven § 44.

§ 42 Adgang til å ta gebyr og brukerbetaling

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel etter denne loven.

Kommunen kan gi forskrift om brukerbetaling (løypeavgift) for motorferdsel i snøskuterløyper etablert etter § 25 første ledd bokstav b, til dekning av kommunens kostnader til utredning, etablering og drift av slike løyper. Kommunen kan føre kontroll med betaling av løypeavgift.

Kommunen kan gi forskrift om at den som ferdes i snøskuterløyper der det er innført løypeavgift, skal fremvise dokumentasjon på at løypeavgiften er betalt

når det statlige naturoppsynet eller kommunen ber om det.

Gebyrer eller løypeavgifter kan ikke være større enn de nødvendige kostnadene kommunen har med slike saker.

§ 43 Elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling

Departementet kan gi forskrift om elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling i forvaltningen av motorferdselregelverket. Det kan blant annet stilles krav om bruk av elektronisk skjema ved søknad om tillatelse til motorferdsel og om kommunenes plikt til å benytte digitale saksbehandlingssystemer.

§ 44 Behandling av personopplysninger

Kommunen, statsforvalteren, direktoratet og departementet kan behandle personopplysninger, også personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9, når dette er nødvendig for å utøve myndighet eller utføre andre oppgaver etter loven her.

Departementet kan gi forskrift om behandling av personopplysninger, blant annet om formålet med behandlingen, hva slags opplysninger som skal behandles, hvordan opplysningene skal behandles, vilkår for utlevering av informasjon, krav om sletting og krav til eventuelle sammenstillinger som skal kunne brukes for forskning og statistiske formål.

§ 45 Rapportering av motorferdsel

Kommunen skal rapportere data om løyper for motorferdsel som nevnt i § 25 første ledd bokstav b. Departementet kan gi forskrift om innrapporteringen.

Departementet kan gi forskrift om plikt til å føre inn enkeltvedtak gitt i medhold av loven og vedtak om arealplaner som nevnt i § 25 i et miljøvedtaksregister.

§ 46 Endring, omgjøring og tilbakekall av tillatelse

Kommunen kan, så langt det er nødvendig, endre eller trekke tilbake en tillatelse som er gitt etter denne loven, dersom

- det viser seg at skader eller ulemper blir vesentlig større eller annerledes enn ventet da tillatelsen ble gitt
 - skader eller ulemper kan reduseres uten urimelig kostnad for den som har fått tillatelsen
 - ny teknologi gjør det mulig å redusere skader eller ulemper i vesentlig grad
 - det foreligger grov eller gjentatt overtredelse av bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven
 - vesentlige forutsetninger for tillatelsen er bortfalt.
- Første ledd innskrenker ikke adgangen til å omgjøre etter ellers gjeldende omgjøringsregler. Statsforvalteren har samme myndighet til å omgjøre kommunens vedtak som overordnet organ har etter forvaltningsloven.

§ 47 *Klagemyndighet*

Statsforvalteren er klageinstans for kommunens enkeltvedtak etter denne loven.

Direktoratet er klageinstans for statsforvalterens enkeltvedtak etter denne loven.

Kapittel 7 Kontroll og sanksjoner

§ 48 *Kontroll med at loven overholdes*

Det statlige naturoppsynet skal føre kontroll med at bestemmelsene som er gitt i eller i medhold av denne loven, overholdes. Oppsynet kan kreve at føreren viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under motorferdselen. For øvrig gjelder reglene om oppsynets kontrolladgang i naturoppsynsloven § 3.

Departementet kan gi forskrift om særskilte kontrolltiltak, som for eksempel bruk av digitale soner (geofencing) og krav til rapportering, registrering og sporing.

§ 49 *Krav om dokumentasjon for oppdragstakere*

Oppdragstakere og leiekjørere som gjennomfører transportoppdrag på vegne av noen som har rett til motorferdsel etter kapittel 3, må ha med seg skriftlig dokumentasjon på oppdraget.

§ 50 *Dokumentasjon av tillatelse til motorferdsel*

Ved motorferdsel med tillatelse gitt i medhold av loven skal føreren ha tillatelsen tilgjengelig under motorferdselen.

§ 51 *Retting*

Dersom motorferdsel har forårsaket skade på miljøet, kan kommunen iverksette egnede tiltak for å gjenopprette den tidligere miljøtilstanden, som oppsamling, rydding, fjerning og planering.

Kommunen kan pålegge den som har skadet miljøet ved ulovlig motorferdsel, å utføre tiltak som nevnt i første ledd. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen iverksette retting og kreve utgiftene til tiltaket dekket av den ansvarlige. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

Dersom det er nødvendig å ta i bruk andres faste eiendom for å utføre rettingen, skal bruken avtales med eieren. Dersom særlig tungtveiende grunner tilsier at skaden må rettes, kan kommunen gjennomføre retting mot eierens vilje. Ved bruk av andres faste eiendom skal kommunen erstatte tap eieren eller rettighetshavere påføres som følge av rettingen. Skyldes skaden ulovlig motorferdsel, kan kommunen kreve at den ansvarlige skal erstatte slikt tap. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 52 *Tvangsmulkt*

For å sikre at bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven blir gjennomført, kan kommunen fatte enkeltvedtak om tvangsmulkt.

Tvangsmulkt kan fastsettes når overtredelse av en bestemmelse er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe når den ansvarlige oversitter den fristen kommunen har fastsatt for retting av forholdet. Det kan fastsettes tvangsmulkt på forhånd dersom særlige grunner talar for det, og mulkten løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkten løper likevel ikke dersom etterlevelse er umulig på grunn av forhold som ikke skyldes den ansvarlige. Tvangsmulkt kan fastsettes som løpende mulkt eller som engangsmulkt.

Tvangsmulkten pålegges den som er ansvarlig for overtredelsen. Dersom tvangsmulkt er pålagt et selskap som inngår i et konsern, kan en påløpt tvangsmulkt innføres også hos morselskapet.

Departementet kan frafalle påløpt tvangsmulkt. En avgjørelse om å frafalle tvangsmulkt regnes ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Tvangsmulkt tilfaller statskassen.

§ 53 *Overtredelsesgebyr*

Direktoratet kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer §§ 5, 6, 49 eller 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første eller andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd eller § 55, som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55, eller som ikke har betalt løypeavgift som fastsatt etter § 42. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter motorferdselloven.

Departementet skal gi forskrift om standardiserte satser for utmåling av overtredelsesgebyr i det enkelte tilfelle. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes to år etter at overtredelsen er opphørt. Fristen avbrytes ved at direktoratet gir forhåndsvarsel eller fatter enkeltvedtak om overtredelsesgebyr.

Departementet kan gi forskrift om at den enkelte kommune får myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for manglende betaling av løypeavgift etter § 42, om gjennomføringen av slike ordninger, hvordan kommunalt oppkrevde gebyrer skal brukes, og gebyrets størrelse.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen, med mindre annet er bestemt etter fjerde ledd.

§ 54 *Straff*

Med bøter eller fengsel inntil ett år straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i §§ 5, 6, 49 og 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første og andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd og § 55, eller som ikke overholder vilkår

i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55.

Grov overtredelse av bestemmelsene angitt i første ledd straffes med bøter eller fengsel inntil to år. Ved avgjørelsen av om overtredelsen er grov, skal det legges særlig vekt på om overtredelsen har medført eller voldt fare for betydelig skade på naturen, friluftsliv eller samisk kulturutøvelse, om overtredelse har skjedd gjentatte ganger, om skaden må anses som uopprettelig, om overtrederen har gjennomført forebyggende eller avbøtende tiltak, og på graden av skyld.

Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser

§ 55 Videreføring av særlige bestemmelser om motorferdsel

Departementet kan gi forskrift som viderefører adgangen til bruk av motorkjøretøy som har vært tillatt etter særlige bestemmelser om motorferdsel i forskrifter fastsatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Forskriften kan ikke åpne for ferdse i større omfang enn det som var tillatt da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om at kommuner i Nord-Troms og Finnmark kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og langs opparbeidede barmarkstraseer, så fremt det ikke er til vesentlig ulempe for formålet med loven og det ikke åpner for ferdse i særlig større omfang enn det som var praksis da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om rutetransport som ikke omfattes av yrkestransportlova. Forskriften kan bare åpne for rutetransport på snødekt mark og islagt vassdrag som alternativ til transport på offentlig vei.

§ 56 Ikraftsetting

Kongen bestemmer når denne loven trer i kraft.

Når loven trer i kraft, oppheves lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag.

§ 57 Overgangsbestemmelser

Enkeltvedtak fattet i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrifter gitt i medhold av samme lov gjelder i inntil fem år etter at denne loven trer i kraft, med mindre reguleringen av motorferdsel erstattes av bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne loven eller gjennom planvedtak etter plan- og bygningsloven §§ 11-15 eller 12-12. Departementet kan gi forskrift om forlengelse av overgangsfristene i første punktum.

Forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 a annet ledd om løyper for kjøring med snøskuter på vinterføre gjelder inntil de erstattes av vedtak etter plan- og bygningsloven §§ 11-15 eller 12-12, men faller uansett bort senest ti år etter at denne loven trer i kraft.

Forbudet i § 5 er ikke til hinder for motorferdsel for opparbeiding og preparering av skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter i en periode på fem år etter at denne loven trer i kraft.

§ 58 Endringer i andre lover

1. Lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet endres slik:

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Om motorferdsel i utmark gjelder også *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Om ferdse på innsjøer og elver (åpent eller islagt vassdrag) gjelder reglene i lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann og *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

2. Lov 22. mai 1981 om rettergangsmåten i straffesaker endres slik:

§ 67 andre ledd bokstav c skal lyde:

c. overtredelse av militær straffelov § 34 annet ledd annet straffalternativ, jf. tredje ledd, vareførselsloven § 12-9, skatteforvaltningsloven §§ 14-12 og 14-13, utlendingsloven § 108 tredje ledd, jf. sjette ledd, regnskapsloven § 8-5 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, bokføringsloven § 15 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, alkoholloven § 10-1 annet ledd, arbeidsmiljøloven § 19-1 annet ledd, allmenngjøringsloven § 15, kystvaktloven § 36 annet ledd, viltloven § 56 første ledd annet punktum, forurensningsloven § 78 første ledd og § 79 tredje ledd, produktkontrollloven § 12 første ledd, svalbardmiljøloven § 99 første ledd første punktum, *motorferdselloven § 54 andre ledd* og transplantasjonslova § 23a.

3. Lov 21. juni 1996 nr. 38 om statlig naturoppsyn endres slik:

§ 2 første ledd nr. 3 skal lyde:

3. *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*,

4. Lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) endres slik:

§ 16 første ledd bokstav d skal lyde:

d. motorisert ferdse på åpent eller islagt vassdrag når det skjer i samsvar med *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag* og grunneieren ikke har nedlagt forbud etter annet ledd.

5. Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling endres slik:

§ 11-7 andre ledd nr. 5 bokstav b og ny bokstav c skal lyde:

- b. areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv., jf. § 11-11 nr. 2,
- c. *løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesoner.*

§ 11-9 nr. 8 og ny nr. 9 skal lyde:

- 8. forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid, herunder bestemmelser om miljøoppfølging og -overvåking,
- 9. *motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.*

§ 12-5 andre ledd nr. 5 skal lyde:

- 5. landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift, samlet eller hver for seg, herunder områder for jordbruk, skogbruk, reindrift, naturvern, jordvern, særlige landskapshensyn, vern av kulturmiljø eller kulturminne, friluftsområder, seterområder, og landbruks-, natur- og friluftsområder der kommuneplanens arealdel tillater spredt bolig-, fritidsbolig- og næringsvirksomhet, *samt løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og tilhørende rastesoner, og øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagte vassdrag,*

§ 12-7 nr. 14 og ny nr. 15 skal lyde:

- 14. hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal,
- 15. *motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.*

§ 16-2 nytt syvende ledd skal lyde:

Ekspropriasjon av grunn som er regulert til løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagt vassdrag og tilhørende rastesoner etter § 12-5 nr. 5, er heller ikke tillatt.

6. Lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner endres slik:

§ 10 første ledd fjerde punktum bokstav m og ny bokstav n skal lyde:

- m. nødvendig istandsetting ved akutt utfall i områder som er vernet eller midlertidig vernet etter § 11,
- n. *skjøtsel etter § 11 i loven her, inkludert transport til områdene som skal skjøttes.*

§ 10 syvende ledd skal lyde:

Er det nødvendig for å gjennomføre skjøtselstiltak i verneområder vernet etter § 11, kan myndighetene etter loven benytte motorferdsel på fast eiendom som ikke inngår i verneområdet. Denne loven innskrenker ellers ikke grunneiers eller rettighetshavers adgang til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

7. Lov 20. juni 2025 nr. 107 om mineralvirksomhet og forvaltning av mineralressurser endres slik:

§ 4-6 første ledd bokstav h og ny bokstav i skal lyde:

- h. planlagte kostnader og investeringer
- i. *planlagt adkomst til og ferdsel i undersøkelsesområdet, herunder behov for motorferdsel i utmark og vassdrag.»*

3.10 Lovforslag fra Høyre og Senterpartiet

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet viser til regjeringens lovutkast i Prop. 61 L (2025–2026) Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) og har følgende merknader som i hovedtrekk begrunner de endringer disse medlemmer mener bør gjøres.

Disse medlemmer viser til § 1, formålsbestemmelsen, og mener bestemmelsen må tydeliggjøre at loven skal bygge på en balansert tilnærming hvor vern og brukes i sammenheng, og hvor lokale hensyn og lokale prioriteringer skal tillegges betydelig vekt. Disse medlemmer mener også at annen tradisjonell kulturutøvelse i tillegg til den samiske må tas større hensyn til i lovverket. Disse medlemmer legger til grunn at dette omfatter historisk forankrede og stedbundne bruksformer av utmark. Dette inkluderer blant annet praksiser knyttet til høsting, jakt, fiske, seterdrift og utmarksnæring, og omfatter lokale tradisjoner med lang kontinuitet. Det er ment å sikre at etablerte og tradisjonelle praksiser inngår som relevante hensyn i vurderingene etter loven. Samtidig legger disse medlemmer til grunn at samisk kulturutøvelse har en særskilt stilling, blant annet som følge av Norges folkerettslige forpliktelser overfor samene som urfolk.

Disse medlemmer viser til § 2 andre ledd, om lovens definisjon av utmark. Disse medlemmer mener denne lov bør ha tilsvarende definisjon av utmark og innmark som friluftsløven.

Disse medlemmer viser til § 7 første ledd, og mener det bør legges vekt på lokale hensyn ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven. Dette vil være i samsvar med disse medlemmers syn på lovens formål.

Disse medlemmer viser til § 8 andre ledd og mener at kommunens syn bør tillegges stor vekt dersom departementet finner det strengt nødvendig å gi for-

skrift som regulerer motorferdsel for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse. Disse medlemmer viser også til sjettede ledd, og mener at muligheten til å gripe inn for å ivareta natur- og friluftslivsområder av nasjonal eller viktig regional betydning skal forbeholdes Kongen i statsråd. Dette vil tydeliggjøre det politiske ansvaret for en slik beslutning. Disse medlemmer mener også en slik inngripen skal ha høy terskel og være midlertidig og tidsbegrenset. Disse medlemmer mener for øvrig at kommunen også skal ha anledning til å etablere alternativ trasé av sikkerhetshensyn eller hensyn nevnt i første ledd i denne paragraf. Slike midlertidige, alternative traséer skal kunne etableres raskt uten nye videre utredninger.

Disse medlemmer viser til § 9 første ledd bokstav b og mener at oppsyns- og tilsynsoppdrag gitt av Kongen bør være unntatt fra forbudet mot motorferdsel. Disse medlemmer mener også kommunen skal være unntatt i forbindelse med kartlegging av løyper og traseer, påvirkning på natur og ettersyn reindrift. Videre mener disse medlemmer at departementet også gjennom forskrift burde kunne gi unntak for motorferdsel for andre offentlige oppgaver ved behov. Dette vil gi departementet fleksibilitet til å vurdere generelle unntak fra forbudet for andre offentlige oppgaver der motorferdsel i utmark er nødvendig.

Disse medlemmer viser til § 11 og mener at også utkjøring og tilsyn av jervbåser, åte og åtebuer bør gis unntak fra forbudet mot motorferdsel dersom det er knyttet til lisensfelling. Innehaver av fellingslisens bør kunne vise frem dokumentasjon på lisensen ved eventuell kontroll.

Disse medlemmer viser til § 13 og mener det bør presiseres at turistanlegg også inkluderer fjellstuer. Dette kan f.eks. være fjellhytter som tar imot besøk og er drevet i privat regi.

Disse medlemmer viser til § 15 og mener det av hensyn til redusert byråkrati bør være nok å ha avtalefestet hogstrett for å kunne benytte motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for å hente ut ved. Innehaver av hogstrett skal i så fall ha med seg dokumentasjon på hogstretten. Dokumentasjonen kan f.eks. være fysisk dokumentasjon eller elektronisk. Disse medlemmer mener også at slik uthenting av ved bør kunne gjøres med bruk av motorferdsel av andre dersom de har skriftlig avtale med grunneier eller innehaver av hogstrett.

Disse medlemmer viser til § 17 og mener at elektriske sykler ikke automatisk skal være forbudt i villreinområder eller i områder der bruken vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, men at kommunen kan gi forskrift som forbyr eller begrenser bruken nærmere. Kommunen skal fremdeles ta særlig hen-

syn til villreinområder og områder der bruken kan være til ulempe for reindriften.

Disse medlemmer viser til § 18 andre ledd, og mener start og landing av luftfartøy skal være lov, forutsatt at vilkårene i første ledd er oppfylt og at lovens øvrige bestemmelser er overholdt.

Disse medlemmer viser til § 19 og mener preparering av skiløyper og alpinbakker bør gis et generelt unntak fra forbudet mot motorferdsel i utmark, slik at byråkratiet rundt dette reduseres. Preparering av løyper og områder for andre friluftslivs- og idrettsaktiviteter bør tillates etter kommunal tillatelse.

Disse medlemmer viser til § 20 og mener muligheten for forskriftsfestede unntak for motorferdsel i utmark også bør utvides til løyper for motorferdsel på barmark etter traktorvei. Disse medlemmer mener det også bør vurderes nærmere hvorvidt og eventuelt hvordan det generelt bør åpnes noe mer for forsvarlig og bærekraftig motorferdsel på barmark, blant annet etter godt etablerte barmarkstraseer eller andre veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede behov og muligheter for, og konsekvenser av, å åpne for noe økt barmarkskjøring, herunder etter godt etablerte barmarkstraseer eller andre veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og legge frem en sak for Stortinget innen utgangen av 2028.»

Disse medlemmer mener videre at forbudet mot motorferdsel i utmark ikke bør gjelde motorferdsel på ubrøytet vei der kommunen tillater det. Kommunen bør gis kompetanse til i forskrift å fastsette arealer der motorferdsel på ubrøytet vei i utmark er tillatt.

Disse medlemmer viser til § 21 og mener kjøreopplæring i privat regi i snøskuterløyper også bør gis unntak fra forbud mot motorferdsel i kommunal forskrift.

Disse medlemmer viser til § 22 og mener også ideelle organisasjoner som driver med motorsportkonkurranser eller -trening burde kunne gis unntak fra forbud mot motorferdsel i kommunal forskrift, på lik linje med den organiserte idretten.

Disse medlemmer viser til § 25 andre ledd bokstav a, samt § 41 tredje ledd, og mener arealer som kan fastsettes til motorferdsel, ikke bør begrenses av foreslåtte verneområder som er kunngjort etter naturmangfoldloven § 42. Denne type begrensning vil gjelde når vernevedtaket eventuelt er gjort, og disse medlemmer ser ikke grunn til å begrense motorferdselen i påvente av et eventuelt vedtak.

Disse medlemmer viser til § 26 tredje ledd og mener at bestemmelsene rundt sesongslutt og utvidet

sesong bør være mindre detaljerte og sentralstyrte. Disse medlemmer oppfordrer samtidig kommunene til særskilt å vurdere tidligere avslutning av sesong i sentrale områder for reindriften. Disse medlemmer forutsetter at kommune og reindrift har god dialog om hensiktsmessig avslutning av sesongen. Disse medlemmer mener også det bør presiseres at rastezoner langs snøskuterløyper bør kunne fastsettes inntil 300 meter fra løypen, slik som er praksis i Nord-Troms og Finnmark. Kommunen bør også kunne foreta mindre terrenginngrep og andre tiltak når det er nødvendig for å bedre sikkerhet eller for å redusere risiko for naturskade.

Disse medlemmer viser til § 27 bokstav c og mener kommunen også bør kunne tillate motorferdsel for leiekjøring til hytter, som kan ha lavere standard enn fritidsboliger. Disse medlemmer mener tillatelse til leiekjøring også kan gis av kommunen ved transport av personer med funksjonsnedsettelse.

Disse medlemmer viser til § 28 og mener at kommunen også burde kunne gi tillatelse til persontransport i tillegg til godstransport i utmarksnæring for foretak som er registrert i Enhetsregisteret.

Disse medlemmer viser til § 31 og mener at kommunen også burde kunne gi tillatelse til bruk av motorferdsel for personer med vesentlig svekket helse og førlighet, i tillegg til personer med varige funksjonsnedsettelse. Slik motorferdsel bør også kunne inkludere ferdsel på barmark etter traktorvei, i tillegg til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

Disse medlemmer viser til § 36 og mener at kommunen også burde kunne gi tillatelse til bruk av motorferdsel til persontransport til fritidsbolig, herunder hytte og gamme, i tillegg til godstransport. Slik motorferdsel bør også kunne inkludere ferdsel på barmark etter traktorvei, i tillegg til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

Disse medlemmer viser til forskrift 7. november 2005 nr. 1264 om tillatelse til bruk av beltebil og motorferdselsforskriften § 3 første ledd bokstav c, og mener at den adgangen som tidligere har vært regulert i forskrift til å gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag for transport av gjester til betjente turistanlegg, bør fremgå direkte av loven. Disse medlemmer mener videre at kompetansen til å gi slike tillatelser bør legges til kommunen. En slik bestemmelse er ment å omfatte motorferdsel som tidligere har vært tillatt i medhold av forskrift 7. november 2005 nr. 1264 om tillatelse til bruk av beltebil og motorferdselsforskriften § 3 første ledd bokstav c.

Disse medlemmer viser til § 40 og mener kommunens tillatelser gitt etter bestemmelsene i lovens kapittel 5 skal gjelde en avgrenset tidsperiode, men at det ikke i loven skal være spesifisert hvor lang denne tidsperioden maksimalt kan være. Disse medlemmer me-

ner også kommunen skal ha mulighet til å begrense antall turer tillatelsene gjelder for. Kommunen bør oppfordres til å ta i betraktning hva som er nødvendig for å dekke transportbehovet. Det bør også være mulig å la være å angi et bestemt antall turer som tillatelsen gjelder for. For å gjøre det lettere å kontrollere at tillatelsene blir overholdt, mener disse medlemmer at kommunene også skal ha mulighet til å stille vilkår om dokumentasjon av dette.

Disse medlemmer viser til § 45 andre ledd og mener det ikke bør innføres en plikt om å føre enkeltvedtak i et miljøvedtaksregister.

Disse medlemmer viser til § 46 andre ledd og mener at statsforvalteren bare skal ha myndighet til å oppheve ugyldige vedtak som overordnet organ har etter forvaltningsloven.

Disse medlemmer viser til § 47 og mener departementet skal være klageinstans for statsforvalterens enkeltvedtak, slik at man i større grad får en politisk ansvarliggjøring.

Disse medlemmer viser til § 48 og mener loven ikke allerede nå trenger å inkludere en hjemmel for bruk av digitale soner (geofencing), da det er uklart konkret hva et slikt tiltak vil innebære. Dersom dette blir en viktig løsning for å redusere byråkrati senere, vil man kunne tilføye det på egnet tidspunkt.

Disse medlemmer viser til § 49 og mener at begrepet skriftlig må forstås til å omfatte både fysisk og elektronisk dokumentasjon. For å tydeliggjøre dette foreslås det å eksplisitt presisere at det skal være godtatt.

Disse medlemmer viser til § 52 og mener at både departement og kommunen skal kunne frafalle påløpt tvangsmulkt, og at tvangsmulkt skal tilfalle kommunen.

Disse medlemmer viser til § 54 og mener loven ikke bør gi hjemmel for fengselsstraff for uaktsom overtredelse av loven. Fengsel bør være forbeholdt grove overtredelser, og strafferamme på ett år er da mer forholdsmessig.

Disse medlemmer viser til sine øvrige merknader i denne innstillingen og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Vedtak til lov

om motorferdsel i utmark og vassdrag
(motorferdselloven)

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal legge til rette for at det lokale selvstyret kan sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, fremmer trivsel og bolyst, legger til rette for samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse og tar hensyn til friluftsinteres-

ser. Innenfor disse rammene skal loven legge til rette for tilgang til og bærekraftig bruk av naturen.

§ 2 Lovens virkeområde

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag.

Som motorferdsel regnes ferdse med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten. Ferdse med motorisert transport- og fremkomstmiddel med avslått motor anses også som motorferdsel.

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter frilufsloven § 1 a. Det samme gjelder veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Som vassdrag regnes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

Loven gjelder ikke på Svalbard eller Jan Mayen.

Departementet kan gi forskrift om at ferdse med bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven.

§ 3 Forholdet til enkelte andre lover

For områder som er vernet etter naturmangfoldloven kapittel V eller vernet etter eldre vedtak som er videreført som nevnt i naturmangfoldloven § 77, gjelder verneforskriftens regler om motorferdsel i tillegg til loven her.

Loven gjelder ikke for områder som omfattes av markaloven, eller ved start og landing med luftfartøy på landingsplasser som har konsesjon etter luftfartsregelverket.

§ 4 Forholdet til grunneiers og andre rettighetshaveres rettigheter

Loven påvirker ikke grunneieres og andre rettighetshaveres mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel.

Kapittel 2 Alminnelige regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 5 Forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag

I utmark og vassdrag er motorferdsel forbudt, med mindre ferdse er tillatt i eller i medhold av loven her eller annen lov.

§ 6 Aktsom og hensynsfull motorferdsel

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal være aktsom og hensynsfull, slik at ferdse ikke unødige påfører naturen, frilufsinteresser eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse skade eller vesentlig ulempe. Det skal utvises særlig aktsomhet ved motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

§ 7 Retningslinjer for avgjørelser om motorferdsel

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, gjelder prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12. Det skal legges vekt på lokale hensyn og om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, frilufsinteresser og samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Avgjørelser etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvd kunnskap om natur, frilufsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal fremgå av begrunnelsen for avgjørelser om motorferdsel etter denne loven hvordan prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 og retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

§ 8 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

Kommunen kan gi forskrift som for avgrensede områder midlertidig begrenser, eller forbyr motorferdsel som ellers er tillatt etter denne loven, når det er nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse.

Dersom det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse kan departementet gi forskrift som nevnt i første ledd. Kommunen skal i slike tilfeller få anledning til å uttale seg. Kommunens syn skal tillegges stor vekt.

Forskrift etter første og andre ledd skal kun fastsettes for den tidsperioden som er nødvendig, og kan ikke gjelde for mer enn to år. Første og andre ledd gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 9, 10, 12 eller 14.

Dersom forbud eller begrensninger etter første eller andre ledd medfører avvik fra en fastsatt arealplan, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for nødvendige tiltak i samsvar med forbudet eller begrensningene.

Kommunen kan av hensyn til interessene loven skal ivareta, fastsette traseer som skal benyttes til ferdse etter §§ 10, 13 og 14, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdse.

Dersom det er strengt nødvendig for å ivareta natur- og frilufslivsområder av nasjonal eller viktig regional betydning, kan Kongen i statsråd gi midlertidig forskrift om begrenset tidsrom, begrenset antall turer eller begrensede eller endrede traseer for motorferdsel etter kapittel 5. Denne forskriften skal kun fastsettes for den tidsperioden som er nødvendig, og kan ikke gjelde for mer enn to år.

Kommunen kan for avgrensede områder midlertidig gjennom vedtak etablere alternativ trasé når det er nødvendig for å ivareta sikkerheten eller hensyn nevnt i første ledd. Et slikt vedtak kan ikke gjelde for mer enn ett år.

Kapittel 3 Generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 9 Offentlige oppgaver

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for politiet, redningstjenesten, ambulansetjenesten, brann- og redningsvesenet og det statlige naturoppsynet
- b. ved lovhemlet kontroll med at regelverk overholdes, eller ved oppsyns- og tilsynsoppdrag gitt av Kongen
- c. ved Forsvarets øvelser og operative virksomhet
- d. ved domstolenes transport knyttet til merking og oppmåling i jordskiftesaker
- e. for å gjennomføre skjøtsel etter naturmangfoldloven § 47 og skjøtsel og vedlikehold etter kulturminneloven §§ 11 første ledd bokstav a og 21, inkludert transport til slike områder
- f. for transport utenfor markalovens virkeområde til områder som skal skjøttes etter markaloven § 11
- g. ved naturrestaurering som utføres av eller på vegne av offentlige myndigheter
- h. for kommuner for å kartlegge løyper og traseer, påvirkning på natur og ettersyn ved reindrift.

Departementet kan gi forskrift som gir unntak fra forbudet i § 5 om nødvendig motorferdsel for andre offentlige oppgaver.

§ 10 Veier og anlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av veier
- b. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av infrastrukturprosjekt og andre anlegg som tjener allmenne samfunnsbehov

§ 11 Viltforvaltning og uthenting av vilt

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for kommunen ved akuttiltak for å hindre at storvilt blir påkjørt
- b. for kommunen ved ettersøk etter skadet storvilt og håndtering av fallvilt av storvilt
- c. for kommunale fellingslag, innenfor rammen av vedtak om skadefelling av rovvilt fattet av statsforvalteren eller direktoratet
- d. for uthenting av felt elg, hjort, villsvin og bjørn
- e. for utkjøring og tilsyn med jervebåser, åte og åtebuer ved lisensfelling.

Kommunen kan gi forskrift om unntak fra forbudet i § 5 for uthenting av annet storvilt enn nevnt i første ledd bokstav d, eller for uthenting av sel.

Kommunen kan gi forskrift som setter krav til bruk av bestemte transport- og fremkomstmidler ved motorferdsel etter første ledd bokstav d.

§ 12 Jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring.

§ 13 Betjente turistanlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller vassdrag som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg inkludert fjellstuer.

§ 14 Faste bosteder

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport til og fra faste bosteder.

§ 15 Vedtransport

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av avtalefestet eller lovfestet hogstrett, dersom motorferdselen er nødvendig for uthenting av ved. Innehavere av avtalefestet hogstrett som skal hente ut ved, må ha med seg skriftlig tilgjengelig dokumentasjon på hogstretten. Denne dokumentasjonen kan også være elektronisk.

Kommunen kan gi forskrift om at grunneiere og innehavere av hogstrett som nevnt i første ledd kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy, og om gjennomføringen av slik motorferdsel, for eksempel når og hvor det kan kjøres ut ved.

Motorferdsel etter første og andre ledd kan gjennomføres på vegne av grunneier eller innehaver av hogstrett etter skriftlig avtale.

§ 16 Rullestoler og liknende hjelpemidler

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelseevne, dersom ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadeevne enn ferdsel til fots, eller ferdsel på vei og turvei opparbeidet med jevnt dekke av grus eller lignende med fremkomstmidler som er klassifisert som rullestol etter veitrafikkreglene.

Departementet og kommunen kan gi forskrift om hvilke hjelpemidler som omfattes av første ledd.

§ 17 Elektriske sykler

Forbudet i § 5 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som sykkel etter veitrafikkreglene.

Kommunen kan gi forskrift som begrenser eller forbyr bruk av fremkomstmidler som nevnt i første ledd i hele eller deler av utmarka. Det skal særlig tas hensyn til villreinområder og områder der bruken kan være til ulempe for reindriften.

§ 18 *Åpent vassdrag*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på åpent vann på

- a. elver
- b. innsjøer med overflateareal på over to kvadratkilometer
- c. innsjøer som inngår i et vassdrag som er farbart med fartøy.

Kommunen kan i forskrift forby eller regulere ferdsel som er tillatt etter første ledd. Reguleringen kan blant annet gå ut på å begrense adgangen til motorferdsel til bestemte formål, tider, områder eller fremkomstmidler.

§ 19 *Preparering av skiløyper og alpinbakker*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser.

Kapittel 4 Forskriftsfestede unntak fra forbudet mot motorferdsel i utmark

§ 20 *Snøskuterløyper*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i løyper og tilhørende rastesoner som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her eller i forskrift vedtatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 a annet ledd om løyper for kjøring med snøskuter på vinterføre. I rastesoner er det kun tillatt med nødvendig motorferdsel til og fra løypa og rastestedet.

§ 20 a *Løyper for motorferdsel på barmark*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på barmark i løyper og ferdselsårer som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her.

Løyper for motorferdsel på barmark etter første ledd kan kun etableres etter traktorvei.

§ 20 b *Ubrøytet vei*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil der kommunen har åpnet for motorferdsel i kommunal forskrift etter loven her.

§ 21 *Kjøreopplæring*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her. Privat øvelseskjøring er tillatt i løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

§ 22 *Motorsport*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den organi-

serte idretten eller ideelle organisasjoner i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i kommunal forskrift etter loven her.

§ 23 *Landingsplasser*

Forbudet i § 5 gjelder ikke start og landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her.

§ 24 *Små innsjøer*

Forbudet i § 5 gjelder ikke på åpent vann på innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer der kommunen har åpnet for motorferdsel i kommunal forskrift etter loven her.

§ 25 *Fastsetting av arealer til motorferdsel i forskrift*

Kommunen kan i forskrift fastsette følgende arealer der motorferdsel er tillatt etter kapittelet her:

- a. løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag (snøskuterløyper) og tilhørende rastesoner, jf. § 20
 - løyper for motorferdsel på barmark, jf. 20 a
 - veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil, jf. 20 b
- b. øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag, jf. § 21
- c. områder for motorsport, jf. § 22
- d. landingsplasser for luftfartøy, jf. § 23
- e. hele eller deler av innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer, jf. § 24

Arealer etter første ledd bokstav b til f kan ikke legges i

- a. verneområder med mindre verneforskriften åpner for det
- b. villreinområder, unntatt arealer etter første ledd bokstav e og f der slik motorferdsel har vært tillatt i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag
- c. områder der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften

Landingsplasser kan heller ikke legges på fjelltopper, utsiktspunkter, breer eller andre lignende steder der landingsplassen i hovedsak vil være utgangspunkt for rekreasjon og friluftsliv.

§ 26 *Bestemmelser om bruk og merking av arealer til motorferdsel*

Kommunen kan i medhold av loven her fastsette nærmere bestemmelser om motorferdsel i områder angitt i § 25, inkludert om når og hvordan ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

I snøskuterløyper etter § 25 første ledd bokstav b kan det bare åpnes for motorferdsel med snøskuter eller lignende eller lettere transport- og fremkomstmidler.

Det kan ikke gis bestemmelser om at snøskuterløypene bare kan anvendes til bestemte formål.

Kommunen skal i forskrift etter loven her fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag etter § 25 første ledd bokstav b. Sesongen skal senest slutte 5. mai. Kommunen kan gi forskrift om utvidet sesong for det enkelte året dersom dette ikke kan antas å føre til vesentlig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta. Dersom det er gitt slik forskrift, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for gjennomføring av tiltak i samsvar med forskriften.

Kommunen kan i forskrift fastsette at landingsplasser etter § 25 første ledd bokstav e bare skal benyttes til ferdsel for angitte formål, og at kommunen skal varsles før landing.

Kommunen skal sørge for forsvarlig merking av arealer til motorferdsel. Departementet kan gi forskrift som fastsetter krav til merking, skilting og informasjon om arealer til motorferdsel.

Kommunen kan i forskrift fastsette rastesoner langs snøskuterløyper etter § 25 første ledd bokstav b inntil 300 meter fra løypa. Der løypa går over islagt vann, kan kommunen i forskrift tillate resting på hele vannet.

Kommunen kan foreta mindre terrenginngrep og andre tiltak når det er nødvendig for å bedre sikkerheten i traseer for motorferdsel eller redusere risikoen for naturskade.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel

§ 27 Leiekjøring

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for leiekjørere som tar på seg transportoppdrag på snødekt mark og islagt vassdrag. Tillatelse til leiekjøring kan bare gjelde

- a. transport som er tillatt etter kapittel 3
- b. transport som det er gitt tillatelse til etter kapittelet her
- c. transport mellom bilvei og fritidsbolig eller hytte
- d. transport for nødvendig tilsyn med og vedlikehold av bygninger etter oppdrag fra eieren
- e. transport for redaktørstyrte journalistiske medier på reportasjeoppdrag
- f. transport av personer med funksjonsnedsettelse

§ 28 Utmarksnæring

Kommunen kan gi foretak som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdsel for person- og godstransport i utmarksnæring. Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på traktorvei. I Finnmark kan slik tillatelse også gis til transport langs godt etablerte barmarkstraseer.

§ 29 Mineralundersøkelser

Kommunen skal gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for undersøkelse av mineraler etter mineralloven kapittel 4.

For aktører som har søkt om undersøkelsestillatelse etter mineralloven, skal oversendelse av undersøkelsesplan fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard til kommunen anses som søknad om motorferdsel etter første ledd.

§ 30 Løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdselen er nødvendig for preparering av løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter for allmennheten og for konkurranser.

§ 31 Personer med funksjonsnedsettelse

Kommunen kan gi personer med vesentlig svekket helse og førlighet eller varige funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne, tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og på barkmark etter traktorveier.

§ 32 Forundersøkelser til planlegging av veier og anlegg

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre forundersøkelser i forbindelse med planlegging av veier og anlegg som nevnt i § 10.

§ 33 Vitenskapelige undersøkelser

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre vitenskapelige undersøkelser i regi av godkjent forskningsorganisasjon.

§ 34 Naturrestaurering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre naturrestaureringstiltak.

§ 35 Fiskekultivering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre fiskekultiveringstiltak.

§ 36 Gods- og persontransport til fritidsbolig

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for gods- og persontransport til fritidsbolig. Dette gjelder bare transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på barmark etter traktorveier.

§ 37 Byggearbeid

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å transportere gods og personer i forbindelse med byggearbeid som det er gitt tillatelse til etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på traktorvei, transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 38 *Uthenting av ved*

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å hente ut ved.

§ 38A *Transport av gjester til betjente turistanlegg*

Kommunen kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag for transport av gjester til betjente turistanlegg der slik transport har vært tillatt etter forskrift i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Det kan bare gis tillatelse til motorferdsel i samme omfang og langs de samme traseer hvor motorferdsel har vært tillatt tidligere.

§ 39 *Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov*

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er nødvendig i enkelte tilfeller eller for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse.

Dersom det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale natur- og friluftslivsinteresser eller hensynet til samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse, kan Kongen gi forskrift som midlertidig legger myndigheten til å gi dispensasjon etter første ledd til et statlig eller regionalt organ. En slik forskrift kan bare gis dersom kommunen ikke endrer en ulovlig praksis til tross for veiledning fra statsforvalteren. Kommunen skal forhåndsvarsles og gis anledning til å endre praksis før et forslag til forskrift sendes på høring.

Kapittel 6 Kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger

§ 40 *Avgrensing av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer*

Kommunen kan bare gi tillatelser etter kapittel 5 for et avgrenset tidsrom.

Kommunen kan velge å fastsette antall turer i tillatelser etter §§ 32 til 39. Det bør tas hensyn til hva som er nødvendig for å dekke transportbehovet.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 39, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter kapittel 5 fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter kapittel 5 skal inneholde, for eksempel hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

§ 41 *Tillatelse til motorferdsel i verneområder eller foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven*

Når et tiltak trenger tillatelse både etter loven her og etter en verneforskrift etter naturmangfoldloven kapit-

tel V, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 48 tredje ledd.

Når tillatelse til motorferdsel kan påvirke verneverdiene i et verneområde, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 49.

§ 42 *Adgang til å ta gebyr og brukerbetaling*

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel etter denne loven.

Kommunen kan gi forskrift om brukerbetaling (løypeavgift) for motorferdsel i snøskuterløyper etablert etter § 25 første ledd bokstav b, til dekning av kommunens kostnader til utredning, etablering og drift av slike løyper. Kommunen kan føre kontroll med betaling av løypeavgift.

Kommunen kan gi forskrift om at den som ferdes i snøskuterløyper der det er innført løypeavgift, skal fremvise dokumentasjon på at løypeavgiften er betalt når det statlige naturoppsynet eller kommunen ber om det.

Gebyrer eller løypeavgifter kan ikke være større enn de nødvendige kostnadene kommunen har med slike saker.

§ 43 Elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling

Departementet kan gi forskrift om elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling i forvaltningen av motorferdselregelverket. Det kan blant annet stilles krav om bruk av elektronisk skjema ved søknad om tillatelse til motorferdsel og om kommunenes plikt til å benytte digitale saksbehandlingssystemer.

§ 44 *Behandling av personopplysninger*

Kommunen, statsforvalteren, direktoratet og departementet kan behandle personopplysninger, også personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9, når dette er nødvendig for å utøve myndighet eller utføre andre oppgaver etter loven her.

Departementet kan gi forskrift om behandling av personopplysninger, blant annet om formålet med behandlingen, hva slags opplysninger som skal behandles, hvordan opplysningene skal behandles, vilkår for utlevering av informasjon, krav om sletting og krav til eventuelle sammenstillinger som skal kunne brukes for forskning og statistiske formål.

§ 45 *Rapportering av motorferdsel*

Kommunen skal rapportere data om løyper for motorferdsel som nevnt i § 25 første ledd bokstav b. Departementet kan gi forskrift om innrapporteringen.

§ 46 *Endring, omgjøring og tilbakekall av tillatelse*

Kommunen kan så langt det er nødvendig endre eller trekke tilbake en tillatelse som er gitt etter denne loven dersom

- a. det viser seg at skader eller ulemper blir vesentlig større eller annerledes enn ventet da tillatelsen ble gitt
 - b. skader eller ulemper kan reduseres uten urimelig kostnad for den som har fått tillatelsen
 - c. ny teknologi gjør det mulig å redusere skader eller ulemper i vesentlig grad
 - d. det foreligger grov eller gjentatt overtredelse av bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven
 - e. vesentlige forutsetninger for tillatelsen er bortfalt.
- Første ledd innskrenker ikke adgangen til å omgjøre etter ellers gjeldende omgjøringsregler. Statsforvalteren har samme myndighet til å oppheve ugyldige vedtak som overordnet organ har etter forvaltningsloven.

§ 47 Klagemyndighet

Statsforvalteren er klageinstans for kommunens enkeltvedtak etter denne loven.

Departementet er klageinstans for statsforvalterens enkeltvedtak etter denne loven.

Kapittel 7 Kontroll og sanksjoner

§ 48 Kontroll med at loven overholdes

Det statlige naturoppsynet skal føre kontroll med at bestemmelsene som er gitt i eller i medhold av denne loven, overholdes. Oppsynet kan kreve at føreren viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under motorferdselen. For øvrig gjelder reglene om oppsynets kontrolladgang i naturoppsynsloven § 3.

§ 49 Krav om dokumentasjon for oppdragstakere

Oppdragstakere og leiekjørere som gjennomfører transportoppdrag på vegne av noen som har rett til motorferdsel etter kapittel 3, må ha med seg skriftlig eller elektronisk tilgjengelig dokumentasjon på oppdraget.

§ 50 Dokumentasjon av tillatelse til motorferdsel

Ved motorferdsel med tillatelse gitt i medhold av loven skal føreren ha tillatelsen tilgjengelig under motorferdselen.

§ 51 Retting

Dersom motorferdsel har forårsaket skade på miljøet, kan kommunen iverksette egnede tiltak for å gjenopprette den tidligere miljøtilstanden, som oppsamling, rydding, fjerning og planering.

Kommunen kan pålegge den som har skadet miljøet ved ulovlig motorferdsel, å utføre tiltak som nevnt i første ledd. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen iverksette retting og kreve utgiftene til tiltaket dekket av den ansvarlige. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

Dersom det er nødvendig å ta i bruk andres faste eiendom for å utføre rettingen, skal bruken avtales med

eieren. Dersom særlig tungtveiende grunner tilsier at skaden må rettes, kan kommunen gjennomføre retting mot eierens vilje. Ved bruk av andres faste eiendom skal kommunen erstatte tap eieren eller rettighetshavere påføres som følge av rettingen. Skyldes skaden ulovlig motorferdsel, kan kommunen kreve at den ansvarlige skal erstatte slikt tap. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 52 Tvangsmulkt

For å sikre at bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven blir gjennomført, kan kommunen fatte enkeltvedtak om tvangsmulkt.

Tvangsmulkt kan fastsettes når overtredelse av en bestemmelse er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe når den ansvarlige oversitter den fristen kommunen har fastsatt for retting av forholdet. Det kan fastsettes tvangsmulkt på forhånd dersom særlige grunner talar for det, og mulkten løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkten løper likevel ikke dersom etterlevelse er umulig på grunn av forhold som ikke skyldes den ansvarlige. Tvangsmulkt kan fastsettes som løpende mulkt eller som engangsmulkt.

Tvangsmulkten pålegges den som er ansvarlig for overtredelsen. Dersom tvangsmulkt er pålagt et selskap som inngår i et konsern, kan en påløpt tvangsmulkt innføres også hos morselskapet.

Kommunen kan frafalle påløpt tvangsmulkt. En avgjørelse om å frafalle tvangsmulkt regnes ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Tvangsmulkt tilfaller kommunen.

§ 53 Overtredelsesgebyr

Direktoratet kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer §§ 5, 6, 49 eller 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første eller andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd eller § 55, som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55, eller som ikke har betalt løypeavgift som fastsatt etter § 42. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter motorferdselloven.

Departementet skal gi forskrift om standardiserte satser for utmåling av overtredelsesgebyr i det enkelte tilfelle. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes to år etter at overtredelsen er opphørt. Fristen avbrytes ved at direktoratet gir forhåndsvarsel eller fatter enkeltvedtak om overtredelsesgebyr.

Departementet kan gi forskrift om at den enkelte kommune får myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for manglende betaling av løypeavgift etter § 42, om

gjennomføringen av slike ordninger, hvordan kommunalt oppkrevde gebyrer skal brukes, og gebyrets størrelse.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen, med mindre annet er bestemt etter fjerde ledd.

§ 54 *Straff*

Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i §§ 5, 6, 49 og 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første og andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd og § 55, eller som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55.

Grov og forsettlig overtredelse av bestemmelsene angitt i første ledd straffes med bøter eller fengsel inntil ett år. Ved avgjørelsen av om overtredelsen er grov og forsettlig, skal det legges særlig vekt på om overtredelsen har medført eller voldt fare for betydelig skade på naturen, friluftsinnteresser eller samisk eller annen tradisjonell kulturutøvelse, om overtredelse har skjedd gjentatte ganger, om skaden må anses som uopprettelig, om overtrederen har gjennomført forebyggende eller avbøtende tiltak, og på graden av skyld.

Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser

§ 55 *Videreføring av særlige bestemmelser om motorferdsel*

Kommunen kan gi forskrift som viderefører adgangen til bruk av motorkjøretøy som har vært tillatt etter særlige bestemmelser om motorferdsel i forskrifter fastsatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Forskriften kan ikke åpne for ferdsel i større omfang enn det som var tillatt da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om at kommuner i Nord-Troms og Finnmark kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og langs opparbeidede barmarkstraseer, så fremt det ikke er til vesentlig ulempe for formålet med loven og det ikke åpner for ferdsel i særlig større omfang enn det som var praksis da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om rutetransport som ikke omfattes av yrkestransportlova eller § 38a i loven her. Forskriften kan bare åpne for rutetransport på snødekt mark og islagt vassdrag.

§ 56 *Ikraftsetting*

Kongen bestemmer når denne loven trer i kraft.

Når loven trer i kraft, oppheves lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag.

§ 57 *Overgangsbestemmelser*

Enkeltvedtak fattet i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrifter gitt i medhold av samme lov gjelder i inntil fem år etter at denne loven trer i kraft, med mindre reguleringen

av motorferdsel erstattes av bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne loven. Departementet kan gi forskrift om forlengelse av overgangsfristene i første punktum.

Forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 a annet ledd om løyper for kjøring med snøskuter skal fortsatt gjelde også etter at loven her har trådt i kraft.

§ 58 *Endringer i andre lover*

1. Lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet endres slik:

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Om motorferdsel i utmark gjelder også *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Om ferdsel på innsjøer og elver (åpent eller islagt vassdrag) gjelder reglene i lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann og *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

2. Lov 22. mai 1981 om rettergangsmåten i straffesaker endres slik:

§ 67 andre ledd bokstav c skal lyde:

c. overtredelse av militær straffelov § 34 annet ledd annet straffalternativ, jf. tredje ledd, vareførselsloven § 12-9, skatteforvaltningsloven §§ 14-12 og 14-13, utlendingsloven § 108 tredje ledd, jf. sjette ledd, regnskapsloven § 8-5 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, bokføringsloven § 15 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, alkoholloven § 10-1 annet ledd, arbeidsmiljøloven § 19-1 annet ledd, allmenngjøringsloven § 15, kystvaktloven § 36 annet ledd, viltloven § 56 første ledd annet punktum, forureningsloven § 78 første ledd og § 79 tredje ledd, produktkontrollloven § 12 første ledd, svalbardmiljøloven § 99 første ledd første punktum, *motorferdselloven § 54 andre ledd* og transplantasjonslova § 23a.

3. Lov 21. juni 1996 nr. 38 om statlig naturoppsyn endres slik:

§ 2 første ledd nr. 3 skal lyde:

3. *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*,

4. Lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) endres slik:

§ 16 første ledd bokstav d skal lyde:

d. motorisert ferdsel på åpent eller islagt vassdrag når det skjer i samsvar med *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag* og grunneieren ikke har nedlagt forbud etter annet ledd.

5. Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling endres slik:

§ 11-7 andre ledd nr. 5 ny bokstav c skal lyde:

- c. *løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesoner.*

§ 11-9 ny nr. 9 skal lyde:

9. *motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.*

§ 12-5 andre ledd nr. 5 skal lyde:

5. landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift, samlet eller hver for seg, herunder områder for jordbruk, skogbruk, reindrift, naturvern, jordvern, særlige landskapshensyn, vern av kulturmiljø eller kulturminne, friluftsområder, seterområder, og landbruks-, natur- og friluftsområder der kommuneplanens arealdel tillater spredt bolig-, fritidsbolig- og næringsvirksomhet, samt løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og tilhørende rastesoner, og øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagte vassdrag,

§ 12-7 nr. 14 og ny nr. 15 skal lyde:

14. hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal,
15. *motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.*

§ 16-2 nytt syvende ledd skal lyde:

Ekspropriasjon av grunn som er regulert til løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagt vassdrag og tilhørende rastesoner etter § 12-5 nr. 5, er heller ikke tillatt.

6. Lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner endres slik:

§ 10 første ledd fjerde punktum bokstav m og ny bokstav n skal lyde:

- m. nødvendig istandsetting ved akutt utfall i områder som er vernet eller midlertidig vernet etter § 11,
- n. *skjøtsel etter § 11 i loven her, inkludert transport til områdene som skal skjøttes.*

§ 10 syvende ledd skal lyde:

Er det nødvendig for å gjennomføre skjøtselstiltak i verneområder vernet etter § 11, kan myndighetene etter loven benytte motorferdsel på fast eiendom som ikke inngår i verneområdet. Denne loven innskrenker ellers ikke grunneiers eller rettighetshavers adgang til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

7. Lov 20. juni 2025 nr. 107 om mineralvirksomhet og forvaltning av mineralressurser endres slik:

§ 4-6 første ledd bokstav h og ny bokstav i skal lyde:

- h. planlagte kostnader og investeringer
- i. *planlagt adkomst til og ferdsel i undersøkelsesområdet, herunder behov for motorferdsel i utmark og vassdrag.»*

4. Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Venstre:

Forslag 1

Vedtak til lov

om motorferdsel i utmark og vassdrag
(motorferdselloven)

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og friluftslivet og tar hensyn til samisk kulturutøvelse.

§ 2 Lovens virkeområde

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag.

Som motorferdsel regnes ferdsel med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten. Ferdsel med motorisert transport- og fremkomstmiddel med avslått motor anses også som motorferdsel.

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsløven § 1 a. Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, skal regnes som utmark etter loven her. Det samme gjelder veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Som vassdrag regnes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

Loven gjelder ikke på Svalbard eller Jan Mayen.

Departementet kan gi forskrift om at ferdsel med bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven.

§ 3 Forholdet til enkelte andre lover

For områder som er vernet etter naturmangfoldloven kapittel V eller vernet etter eldre vedtak som er videreført som nevnt i naturmangfoldloven § 77, gjelder ver-

neforskriftens regler om motorferdsel i tillegg til loven her.

Loven gjelder ikke for områder som omfattes av markaloven, eller ved start og landing med luftfartøy på landingsplasser som har konsesjon etter luftfartsregelverket.

§ 4 *Forholdet til grunneiers og andre rettighetshaveres rettigheter*

Loven påvirker ikke grunneieres og andre rettighetshaveres mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel.

Kapittel 2 Alminnelige regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 5 *Forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag*

I utmark og vassdrag er motorferdsel forbudt, med mindre ferdsele er tillatt i eller i medhold av loven her eller annen lov.

§ 6 *Aktsom og hensynsfull motorferdsel*

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal være aktsom og hensynsfull, slik at ferdsele ikke unødig påfører naturen, friluftslivet eller den samiske kulturutøvelsen skade eller ulempe. Det skal utvises særlig aktsomhet ved motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

§ 7 *Retningslinjer for avgjørelser om motorferdsel*

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, gjelder prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12. Det skal legges vekt på om motorferdsel skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Avgjørelser etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvd kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal fremgå av begrunnelsen for avgjørelser om motorferdsel etter denne loven hvordan prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 og retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

§ 8 *Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt*

Kommunen kan gi forskrift som for avgrensede områder midlertidig begrenser eller forbyr motorferdsel som ellers er tillatt etter denne loven, når det er nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk kulturutøvelse.

Dersom det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk kulturutøvelse, kan departementet gi forskrift som nevnt i

første ledd. Kommunen skal i slike tilfeller få anledning til å uttale seg.

Forskrift etter første og andre ledd skal kun fastsettes for den tidsperioden som er nødvendig, og kan ikke gjelde for mer enn to år. Første og andre ledd gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 9, 10, 12 eller 14.

Dersom forbud eller begrensninger etter første eller andre ledd medfører avvik fra en fastsatt arealplan, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for nødvendige tiltak i samsvar med forbudet eller begrensningene.

Kommunen kan av hensyn til interessene loven skal ivareta, fastsette traseer som skal benyttes til ferdsele etter §§ 10, 13 og 14, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdsele.

Dersom det er nødvendig for å ivareta natur- og friluftslivsområder av nasjonal eller viktig regional betydning, kan departementet gi forskrift om begrenset tidsrom, begrenset antall turer eller begrensede eller endrede traseer for motorferdsel etter kapittel 5.

Kapittel 3 Generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 9 *Offentlige oppgaver*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for politiet, redningstjenesten, ambulansetjenesten, brann- og redningsvesenet og det statlige naturoppsynet
- b. ved lov hjemlet kontroll med at regelverk overholdes
- c. ved Forsvarets øvelser og operative virksomhet
- d. ved domstolens transport knyttet til merking og oppmåling i jordskiftesaker
- e. for å gjennomføre skjøtsel etter naturmangfoldloven § 47 og skjøtsel og vedlikehold etter kulturminneloven §§ 11 første ledd bokstav a og 21, inkludert transport til slike områder
- f. for transport utenfor markalovens virkeområde til områder som skal skjøttes etter markaloven § 11
- g. ved naturrestaurering som utføres av eller på vegne av offentlige myndigheter.

§ 10 *Veier og anlegg*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av veier
- b. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av infrastruktur anlegg og andre anlegg som tjener allmenne samfunnsbehov.

§ 11 *Viltforvaltning og uthenting av vilt*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for kommunen ved akuttiltak for å hindre at storvilt blir påkjørt
- b. for kommunen ved ettersøk etter skadet storvilt og håndtering av fallvilt av storvilt
- c. for kommunale fellingslag, innenfor rammen av vedtak om skadefelling av rovvilt fattet av statsforvalteren eller direktoratet
- d. for uthenting av felt elg, hjort, villsvin og bjørn.

Departementet kan gi forskrift om at bestemte kommuner gis adgang til å gi forskrift om unntak fra forbudet i § 5 for uthenting av annet storvilt enn nevnt i første ledd bokstav d, eller for uthenting av sel.

Kommunen kan gi forskrift som setter krav til bruk av bestemte transport- og fremkomstmidler ved motorferdsel etter første ledd bokstav d.

§ 12 *Jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring.

§ 13 *Betjente turistanlegg*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller vassdrag som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg.

§ 14 *Faste bosteder*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport til og fra faste bosteder.

§ 15 *Vedtransport*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett, dersom motorferdselen er nødvendig for uthenting av ved.

Kommunen kan gi forskrift om at grunneiere og innehavere av hogstrett som nevnt i første ledd kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy, og om gjennomføringen av slik motorferdsel, for eksempel når og hvor det kan kjøres ut ved.

§ 16 *Rullestoler og liknende hjelpemidler*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelseevne, dersom ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadeevne enn ferdsel til fots, eller ferdsel på vei og turvei opparbeidet med jevnt dekke av grus eller lignende med fremkomstmidler som er klassifisert som rullestol etter veitrafikkreglene.

Departementet kan gi forskrift om hvilke hjelpemidler som omfattes av første ledd.

§ 17 *Elektriske sykler*

Forbudet i § 5 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som sykkel etter

veitrafikkreglene. Det er likevel ikke tillatt å bruke slike fremkomstmidler i villreinområder eller i områder der bruken vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

§ 18 *Åpent vassdrag*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på åpent vann på

- a. elver
- b. innsjøer med overflateareal på over to kvadratkilometer
- c. innsjøer som inngår i et vassdrag som er farbart med fartøy.

Start og landing med luftfartøy er likevel ikke tillatt.

Kommunen kan i arealplan etter plan- og bygningsloven forby eller regulere ferdsel som er tillatt etter første ledd. Reguleringen kan blant annet gå ut på å begrense adgangen til motorferdsel til bestemte formål, tider, områder eller fremkomstmidler.

Kapittel 4 Planfestede unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 19 *Preparering av løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere løyper eller områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter for allmennheten, dersom løypa eller området er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i arealplanen.

§ 20 *Snøskuterløyper*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i løyper og tilhørende rastesoner som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. I rastesoner er det kun tillatt med nødvendig motorferdsel til og fra løypa og rastestedet. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 21 *Kjøreopplæring*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 22 *Motorsport*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den organiserte idretten i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

ven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 23 Landingsplasser

Forbudet i § 5 gjelder ikke start og landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i reguleringsplanen.

§ 24 Små innsjøer

Forbudet i § 5 gjelder ikke på åpent vann på innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer der kommunen har åpnet for motorferdsel i arealplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i arealplanen.

§ 25 Fastsetting av arealer til motorferdsel i arealplan etter plan- og bygningsloven

Kommunen kan i arealplan etter plan- og bygningsloven fastsette følgende arealer der motorferdsel er tillatt etter kapittelet her:

- a. løyper og områder for preparering for friluftslivs- og idrettsaktiviteter på snødekt mark og islagt vassdrag, jf. § 19
- b. løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag (snøskuterløyper) og tilhørende rastesoner, jf. § 20
- c. øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag, jf. § 21
- d. områder for motorsport, jf. § 22
- e. landingsplasser for luftfartøy, jf. § 23
- f. hele eller deler av innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer, jf. § 24.

Arealer etter første ledd bokstav b til f kan ikke legges i

- a. foreslåtte verneområder som er kunngjort etter naturmangfoldloven § 42
- b. verneområder, med mindre verneforskriften åpner for det
- c. villreinområder, unntatt arealer etter første ledd bokstav e og f der slik motorferdsel har vært tillatt i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag
- d. områder der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Landingsplasser kan heller ikke legges på fjelltopper, utsiktspunkter, breer eller andre lignende steder der landingsplassen i hovedsak vil være utgangspunkt for rekreasjon og friluftsliv.

§ 26 Bestemmelser om bruk og merking av arealer til motorferdsel

Kommunen kan i medhold av plan- og bygningsloven fastsette nærmere bestemmelser om motorferdsel i områder angitt i § 25, inkludert om når og hvordan ferd-

sel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

I snøskuterløyper etter § 25 første ledd bokstav b kan det bare åpnes for motorferdsel med snøskuter eller lignende eller lettere transport- og fremkomstmidler. Det kan ikke gis bestemmelser om at snøskuterløypene bare kan anvendes til bestemte formål.

Kommunen skal i arealplan fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag etter § 25 første ledd bokstav b. Sesongen skal senest slutte 5. mai. I sentrale områder for reindriften skal sesongen slutte senest 25. april. Kommunen kan gi forskrift om utvidet sesong for det enkelte året til og med 16. mai dersom dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta. Dersom det er gitt slik forskrift, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for gjennomføring av tiltak i samsvar med forskriften.

Kommunen kan i arealplan fastsette at landingsplasser etter § 25 første ledd bokstav e bare skal benyttes til ferdsløyper for angitte formål, og at kommunen skal varsles før landing.

Kommunen skal sørge for forsvarlig merking av arealer til motorferdsel. Departementet kan gi forskrift som fastsetter krav til merking, skilting og informasjon om arealer til motorferdsel.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel

§ 27 Leiekjøring

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for leiekjørere som tar på seg transportoppdrag på snødekt mark og islagt vassdrag. Tillatelse til leiekjøring kan bare gjelde

- a. transport som er tillatt etter kapittel 3
- b. transport som det er gitt tillatelse til etter kapittelet her
- c. transport mellom bilvei og fritidsbolig
- d. transport for nødvendig tilsyn med og vedlikehold av bygninger etter oppdrag fra eieren
- e. transport for redaktørstyrte journalistiske medier på reportasjeoppdrag.

§ 28 Utmarksnæring

Kommunen kan gi foretak som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdsel for godstransport i utmarksnæring. Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på traktorvei. I Finnmark kan slik tillatelse også gis til transport langs godt etablerte barmarkstraseer.

§ 29 Mineralundersøkelser

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for undersøkelse av mineraler etter mineralloven kapittel 4.

For aktører som har søkt om undersøkelsestillatelse etter mineralloven, kan oversendelse av undersøkelsesplan fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard til kommunen anses som søknad om motorferdsel etter første ledd.

§ 30 Skiløyper og alpinbakker

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdsele er nødvendig for preparering av skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser.

§ 31 Personer med funksjonsnedsettelse

Kommunen kan gi personer med varige funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne, tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

§ 32 Forundersøkelser til planlegging av veier og anlegg

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre forundersøkelser i forbindelse med planlegging av veier og anlegg som nevnt i § 10.

§ 33 Vitenskapelige undersøkelser

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre vitenskapelige undersøkelser i regi av godkjent forskningsorganisasjon.

§ 34 Naturrestaurering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre naturrestaureringstiltak.

§ 35 Fiskekultivering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre fiskekultiveringstiltak.

§ 36 Godstransport til fritidsbolig

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for godstransport til søkerens egen fritidsbolig. Dette gjelder bare transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 37 Byggearbeid

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å transportere gods og personer i forbindelse med byggearbeid som det er gitt tillatelse til etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på traktorvei, transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 38 Uthenting av ved

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å hente ut ved.

§ 39 Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er strengt nødvendig for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk kulturutøvelse.

Dersom det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale natur- og friluftslivsinteresser eller hensynet til samisk kulturutøvelse, kan Kongen gi forskrift som midlertidig legger myndigheten til å gi dispensasjon etter første ledd til et statlig eller regionalt organ. En slik forskrift kan bare gis dersom kommunen ikke endrer en ulovlig praksis til tross for veiledning fra statsforvalteren. Kommunen skal forhåndsvarsles og gis anledning til å endre praksis før et forslag til forskrift sendes på høring.

Kapittel 6 Kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger

§ 40 Avgrensing av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter kapittel 5 for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år. Tillatelser etter §§ 31 og 36 kan gis for inntil åtte år.

Kommunen skal fastsette hvor mange turer tillatelser etter §§ 32 til 39 gjelder for. Det kan bare gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet. I tillatelser etter §§ 32 til 39 skal kommunen stille krav om at turene skal registreres på forhånd.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 39, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter kapittel 5 fastsette vilkår for motorferdselen.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter kapittel 5 skal inneholde, for eksempel hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

§ 41 Tillatelse til motorferdsel i verneområder eller foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven

Når et tiltak trenger tillatelse både etter loven her og etter en verneforskrift etter naturmangfoldloven kapittel V, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 48 tredje ledd.

Når tillatelse til motorferdsel kan påvirke verneverdiene i et verneområde, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 49.

For saker om motorferdsel i foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V gjelder reglene i naturmangfoldloven § 44.

§ 42 Adgang til å ta gebyr og brukerbetaling

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel etter denne loven.

Kommunen kan gi forskrift om brukerbetaling (løypeavgift) for motorferdsel i snøskuterløyper etablert etter § 25 første ledd bokstav b, til dekning av kommunens kostnader til utredning, etablering og drift av slike løyper. Kommunen kan føre kontroll med betaling av løypeavgift.

Kommunen kan gi forskrift om at den som ferdes i snøskuterløyper der det er innført løypeavgift, skal fremvise dokumentasjon på at løypeavgiften er betalt når det statlige naturoppsynet eller kommunen ber om det.

Gebyrer eller løypeavgifter kan ikke være større enn de nødvendige kostnadene kommunen har med slike saker.

§ 43 Elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling

Departementet kan gi forskrift om elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling i forvaltningen av motorferdselregelverket. Det kan blant annet stilles krav om bruk av elektronisk skjema ved søknad om tillatelse til motorferdsel og om kommunenes plikt til å benytte digitale saksbehandlingssystemer.

§ 44 Behandling av personopplysninger

Kommunen, statsforvalteren, direktoratet og departementet kan behandle personopplysninger, også personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9, når dette er nødvendig for å utøve myndighet eller utføre andre oppgaver etter loven her.

Departementet kan gi forskrift om behandling av personopplysninger, blant annet om formålet med behandlingen, hva slags opplysninger som skal behandles, hvordan opplysningene skal behandles, vilkår for utlevering av informasjon, krav om sletting og krav til eventuelle sammenstillinger som skal kunne brukes for forskning og statistiske formål.

§ 45 Rapportering av motorferdsel

Kommunen skal rapportere data om løyper for motorferdsel som nevnt i § 25 første ledd bokstav b. Departementet kan gi forskrift om innrapporteringen.

Departementet kan gi forskrift om plikt til å føre inn enkeltvedtak gitt i medhold av loven og vedtak om arealplaner som nevnt i § 25 i et miljøvedtaksregister.

§ 46 Endring, omgjøring og tilbakekall av tillatelse

Kommunen kan, så langt det er nødvendig, endre eller trekke tilbake en tillatelse som er gitt etter denne loven, dersom

- det viser seg at skader eller ulemper blir vesentlig større eller annerledes enn ventet da tillatelsen ble gitt
- skader eller ulemper kan reduseres uten urimelig kostnad for den som har fått tillatelsen

c. ny teknologi gjør det mulig å redusere skader eller ulemper i vesentlig grad

d. det foreligger grov eller gjentatt overtredelse av bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven

e. vesentlige forutsetninger for tillatelsen er bortfalt.

Første ledd innskrenker ikke adgangen til å omgjøre etter ellers gjeldende omgjøringsregler. Statsforvalteren har samme myndighet til å omgjøre kommunens vedtak som overordnet organ har etter forvaltningsloven.

§ 47 Klagemyndighet

Statsforvalteren er klageinstans for kommunens enkeltvedtak etter denne loven.

Direktoratet er klageinstans for statsforvalterens enkeltvedtak etter denne loven.

Kapittel 7 Kontroll og sanksjoner

§ 48 Kontroll med at loven overholdes

Det statlige naturoppsynet skal føre kontroll med at bestemmelsene som er gitt i eller i medhold av denne loven, overholdes. Oppsynet kan kreve at føreren viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under motorferdselen. For øvrig gjelder reglene om oppsynets kontrolladgang i naturoppsynsloven § 3.

Departementet kan gi forskrift om særskilte kontrolltiltak, som for eksempel bruk av digitale soner (geofencing) og krav til rapportering, registrering og sporing.

§ 49 Krav om dokumentasjon for oppdragstakere

Oppdragstakere og leiekjørere som gjennomfører transportoppdrag på vegne av noen som har rett til motorferdsel etter kapittel 3, må ha med seg skriftlig dokumentasjon på oppdraget.

§ 50 Dokumentasjon av tillatelse til motorferdsel

Ved motorferdsel med tillatelse gitt i medhold av loven skal føreren ha tillatelsen tilgjengelig under motorferdselen.

§ 51 Retting

Dersom motorferdsel har forårsaket skade på miljøet, kan kommunen iverksette egnede tiltak for å gjenopprette den tidligere miljøtilstanden, som oppsamling, rydding, fjerning og planering.

Kommunen kan pålegge den som har skadet miljøet ved ulovlig motorferdsel, å utføre tiltak som nevnt i første ledd. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen iverksette retting og kreve utgiftene til tiltaket dekket av den ansvarlige. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

Dersom det er nødvendig å ta i bruk andres faste eiendom for å utføre rettingen, skal bruken avtales med eieren. Dersom særlig tungtveiende grunner tilsier at skaden må rettes, kan kommunen gjennomføre retting

mot eierens vilje. Ved bruk av andres faste eiendom skal kommunen erstatte tap eieren eller rettighetshavere påføres som følge av rettingen. Skyldes skaden ulovlig motorferdsel, kan kommunen kreve at den ansvarlige skal erstatte slikt tap. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 52 *Tvangsmulkt*

For å sikre at bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven blir gjennomført, kan kommunen fatte enkeltvedtak om tvangsmulkt.

Tvangsmulkt kan fastsettes når overtredelse av en bestemmelse er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe når den ansvarlige oversitter den fristen kommunen har fastsatt for retting av forholdet. Det kan fastsettes tvangsmulkt på forhånd dersom særlige grunner talar for det, og mulkten løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkten løper likevel ikke dersom etterlevelse er umulig på grunn av forhold som ikke skyldes den ansvarlige. Tvangsmulkt kan fastsettes som løpende mulkt eller som engangsmulkt.

Tvangsmulkten pålegges den som er ansvarlig for overtredelsen. Dersom tvangsmulkt er pålagt et selskap som inngår i et konsern, kan en påløpt tvangsmulkt inndrives også hos morselskapet.

Departementet kan frafalle påløpt tvangsmulkt. En avgjørelse om å frafalle tvangsmulkt regnes ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Tvangsmulkt tilfaller statskassen.

§ 53 *Overtredelsesgebyr*

Direktoratet kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer §§ 5, 6, 49 eller 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første eller andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd eller § 55, som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55, eller som ikke har betalt løypeavgift som fastsatt etter § 42. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter motorferdselloven.

Departementet skal gi forskrift om standardiserte satser for utmåling av overtredelsesgebyr i det enkelte tilfelle. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes to år etter at overtredelsen er opphørt. Fristen avbrytes ved at direktoratet gir forhåndsvarsel eller fatter enkeltvedtak om overtredelsesgebyr.

Departementet kan gi forskrift om at den enkelte kommune får myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for manglende betaling av løypeavgift etter § 42, om gjennomføringen av slike ordninger, hvordan kommunalt oppkrevde gebyrer skal brukes, og gebyrets størrelse.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen, med mindre annet er bestemt etter fjerde ledd.

§ 54 *Straff*

Med bøter eller fengsel inntil ett år straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i §§ 5, 6, 49 og 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første og andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd og § 55, eller som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55.

Grov overtredelse av bestemmelsene angitt i første ledd straffes med bøter eller fengsel inntil to år. Ved avgjørelsen av om overtredelsen er grov, skal det legges særlig vekt på om overtredelsen har medført eller voldt fare for betydelig skade på naturen, friluftsliv eller samisk kulturutøvelse, om overtredelse har skjedd gjentatte ganger, om skaden må anses som uopprettelig, om overtrederen har gjennomført forebyggende eller avbøtende tiltak, og på graden av skyld.

Kapittel 8 *Avsluttende bestemmelser*

§ 55 *Videreføring av særlige bestemmelser om motorferdsel*

Departementet kan gi forskrift som viderefører adgangen til bruk av motorkjøretøy som har vært tillatt etter særlige bestemmelser om motorferdsel i forskrifter fastsatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Forskriften kan ikke åpne for ferdsl i større omfang enn det som var tillatt da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om at kommuner i Nord-Troms og Finnmark kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og langs opparbeidede barmarkstraseer, så fremt det ikke er til vesentlig ulempe for formålet med loven og det ikke åpner for ferdsl i særlig større omfang enn det som var praksis da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om rutetransport som ikke omfattes av yrkestransportlova. Forskriften kan bare åpne for rutetransport på snødekt mark og islagt vassdrag som alternativ til transport på offentlig vei.

§ 56 *Ikraftsetting*

Kongen bestemmer når denne loven trer i kraft.

Når loven trer i kraft, oppheves lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag.

§ 57 *Overgangsbestemmelser*

Enkeltvedtak fattet i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrifter gitt i medhold av samme lov gjelder i inntil fem år etter at denne loven trer i kraft, med mindre reguleringen av motorferdsel erstattes av bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne loven eller gjennom planvedtak et-

ter plan- og bygningsloven §§ 11-15 eller 12-12. Departementet kan gi forskrift om forlengelse av overgangsfristene i første punktum.

Forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 a annet ledd om løyper for kjøring med snøskuter på vinterføre gjelder inntil de erstattes av vedtak etter plan- og bygningsloven §§ 11-15 eller 12-12, men faller uansett bort senest ti år etter at denne loven trer i kraft.

Forbudet i § 5 er ikke til hinder for motorferdsel for opparbeiding og preparering av skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter i en periode på fem år etter at denne loven trer i kraft.

§ 58 Endringer i andre lover

1. Lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet endres slik:

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Om motorferdsel i utmark gjelder også *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Om ferdsel på innsjøer og elver (åpent eller islagt vassdrag) gjelder reglene i lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann og *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

2. Lov 22. mai 1981 om rettergangsmåten i straffesaker endres slik:

§ 67 andre ledd bokstav c skal lyde:

c. overtredelse av militær straffelov § 34 annet ledd annet straffalternativ, jf. tredje ledd, vareførselsloven § 12-9, skatteforvaltningsloven §§ 14-12 og 14-13, utlendingsloven § 108 tredje ledd, jf. sjette ledd, regnskapsloven § 8-5 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, bokføringsloven § 15 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, alkoholloven § 10-1 annet ledd, arbeidsmiljøloven § 19-1 annet ledd, allmenngjøringsloven § 15, kystvaktloven § 36 annet ledd, viltloven § 56 første ledd annet punktum, forurensningsloven § 78 første ledd og § 79 tredje ledd, produktkontrollloven § 12 første ledd, svalbardmiljøloven § 99 første ledd første punktum, *motorferdselloven § 54 andre ledd* og *transplantasjonslova § 23a*.

3. Lov 21. juni 1996 nr. 38 om statlig naturoppsyn endres slik:

§ 2 første ledd nr. 3 skal lyde:

3. *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*,

4. Lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) endres slik:

§ 16 første ledd bokstav d skal lyde:

d. motorisert ferdsel på åpent eller islagt vassdrag når det skjer i samsvar med *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag* og grunneieren ikke har nedlagt forbud etter annet ledd.

5. Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling endres slik:

§ 11-7 andre ledd nr. 5 bokstav b og ny bokstav c skal lyde:

b. areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv., jf. § 11-11 nr. 2,
c. *løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesoner*.

§ 11-9 nr. 8 og ny nr. 9 skal lyde:

8. forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid, herunder bestemmelser om miljøoppfølging og -overvåking
9. *motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes*.

§ 12-5 andre ledd nr. 5 skal lyde:

5. landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift, samlet eller hver for seg, herunder områder for jordbruk, skogbruk, reindrift, naturvern, jordvern, særlige landskaphensyn, vern av kulturmiljø eller kulturminne, friluftsområder, seterområder, og landbruks-, natur- og friluftsområder der kommuneplanens arealdel tillater spredt bolig-, fritidsbolig- og næringsvirksomhet, *samt løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og tilhørende rastesoner, og øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagte vassdrag*,

§ 12-7 nr. 14 og ny nr. 15 skal lyde:

14. hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal,
15. *motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes*.

§ 16-2 nytt syvende ledd skal lyde:

Ekspropriasjon av grunn som er regulert til løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagt vassdrag og tilhørende rastesoner etter § 12-5 nr. 5, er heller ikke tillatt.

6. Lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner endres slik:

§ 10 første ledd fjerde punktum bokstav m og ny bokstav n skal lyde:

- m. nødvendig istandsetting ved akutt utfall i områder som er vernet eller midlertidig vernet etter § 11,
- n. *skjøtsel etter § 11 i loven her, inkludert transport til områdene som skal skjøttes.*

§ 10 syvende ledd skal lyde:

Er det nødvendig for å gjennomføre skjøtselstiltak i verneområder vernet etter § 11, kan myndighetene etter loven benytte motorferdsel på fast eiendom som ikke inngår i verneområdet. Denne loven innskrenker ellers ikke grunneiers eller rettighetshavers adgang til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

7. Lov 20. juni 2025 nr. 107 om mineralvirksomhet og forvaltning av mineralressurser endres slik:

§ 4-6 første ledd bokstav h og ny bokstav i skal lyde:

- h. planlagte kostnader og investeringer
- i. *planlagt adkomst til og ferdsel i undersøkelsesområdet, herunder behov for motorferdsel i utmark og vassdrag.*

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig nasjonal strategi for å begrense overturisme i norsk natur.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag til en reduksjon i bruken av motoriserte kjøretøy i villreinens leveområder samt økt kontroll med motorferdsel i disse områdene.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 4

Motorferdselloven § 17 annet ledd skal lyde:

Kommunen kan gi forskrift som begrenser eller forbyr bruk av fremkomstmidler som nevnt i første ledd i hele eller deler av utmarka.

Forslag fra Høyre og Senterpartiet:

Forslag 5

Vedtak til lov

om motorferdsel i utmark og vassdrag
(motorferdselloven)

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal legge til rette for at det lokale selvstyret kan sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, fremmer trivsel og bolyst, legger til rette for samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse og tar hensyn til friluftsinteresser. Innenfor disse rammene skal loven legge til rette for tilgang til og bærekraftig bruk av naturen.

§ 2 Lovens virkeområde

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag.

Som motorferdsel regnes ferdsel med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten. Ferdsel med motorisert transport- og fremkomstmiddel med avslått motor anses også som motorferdsel.

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsløven § 1 a. Det samme gjelder veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Som vassdrag regnes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

Loven gjelder ikke på Svalbard eller Jan Mayen.

Departementet kan gi forskrift om at ferdsel med bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven.

§ 3 Forholdet til enkelte andre lover

For områder som er vernet etter naturmangfoldloven kapittel V eller vernet etter eldre vedtak som er videreført som nevnt i naturmangfoldloven § 77, gjelder verneforskriftens regler om motorferdsel i tillegg til loven her.

Loven gjelder ikke for områder som omfattes av markaloven, eller ved start og landing med luftfartøy på landingsplasser som har konsesjon etter luftfartsregelverket.

§ 4 Forholdet til grunneiers og andre rettighetshaveres rettigheter

Loven påvirker ikke grunneieres og andre rettighetshaveres mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel

Kapittel 2 Alminnelige regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 5 Forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag

I utmark og vassdrag er motorferdsel forbudt, med mindre ferdseien er tillatt i eller i medhold av loven her eller annen lov.

§ 6 Aktsom og hensynsfull motorferdsel

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal være aktsom og hensynsfull, slik at ferdseien ikke unødig påfører naturen, friluftsinnteresser eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse skade eller vesentlig ulempe. Det skal utvises særlig aktsomhet ved motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

§ 7 Retningslinjer for avgjørelser om motorferdsel

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, gjelder prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12. Det skal legges vekt på lokale hensyn og om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftsinnteresser og samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Avgjørelser etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvd kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal fremgå av begrunnelsen for avgjørelser om motorferdsel etter denne loven hvordan prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 og retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

§ 8 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

Kommunen kan gi forskrift som for avgrensede områder midlertidig begrenser, eller forbyr motorferdsel som ellers er tillatt etter denne loven, når det er nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse.

Dersom det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse kan departementet gi forskrift som nevnt i første ledd. Kommunen skal i slike tilfeller få anledning til å uttale seg. Kommunens syn skal tillegges stor vekt.

Forskrift etter første og andre ledd skal kun fastsettes for den tidsperioden som er nødvendig, og kan ikke

gjelde for mer enn to år. Første og andre ledd gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 9, 10, 12 eller 14.

Dersom forbud eller begrensninger etter første eller andre ledd medfører avvik fra en fastsatt arealplan, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for nødvendige tiltak i samsvar med forbudet eller begrensningene.

Kommunen kan av hensyn til interessene loven skal ivareta, fastsette traseer som skal benyttes til ferdseien etter §§ 10, 13 og 14, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdseien.

Dersom det er strengt nødvendig for å ivareta natur- og friluftslivsområder av nasjonal eller viktig regional betydning, kan Kongen i statsråd gi midlertidig forskrift om begrenset tidsrom, begrenset antall turer eller begrensede eller endrede traseer for motorferdsel etter kapittel 5. Denne forskriften skal kun fastsettes for den tidsperioden som er nødvendig, og kan ikke gjelde for mer enn to år.

Kommunen kan for avgrensede områder midlertidig gjennom vedtak etablere alternativ trasé når det er nødvendig for å ivareta sikkerheten eller hensyn nevnt i første ledd. Et slikt vedtak kan ikke gjelde for mer enn ett år.

Kapittel 3 Generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 9 Offentlige oppgaver

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- for politiet, redningstjenesten, ambulansetjenesten, brann- og redningsvesenet og det statlige naturoppsynet
- ved lovhemlet kontroll med at regelverk overholdes, eller ved oppsyns- og tilsynsoppdrag gitt av Kongen
- ved Forsvarets øvelser og operative virksomhet
- ved domstolenes transport knyttet til merking og oppmåling i jordskiftesaker
- for å gjennomføre skjøtsel etter naturmangfoldloven § 47 og skjøtsel og vedlikehold etter kulturminneloven §§ 11 første ledd bokstav a og 21, inkludert transport til slike områder
- for transport utenfor markalovens virkeområde til områder som skal skjøttes etter markaloven § 11
- ved naturrestaurering som utføres av eller på vegne av offentlige myndigheter
- for kommuner for å kartlegge løyper og traseer, påvirkning på natur og ettersyn ved reindrift.

Departementet kan gi forskrift som gir unntak fra forbudet i § 5 om nødvendig motorferdsel for andre offentlige oppgaver.

§ 10 Veier og anlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av veier
- b. for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av infrastrukturprosjekt og andre anlegg som tjener allmenne samfunnsbehov.

§ 11 Viltforvaltning og uthenting av vilt

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a. for kommunen ved akuttiltak for å hindre at storvilt blir påkjørt
- b. for kommunen ved ettersøk etter skadet storvilt og håndtering av fallvilt av storvilt
- c. for kommunale fellingslag, innenfor rammen av vedtak om skadefelling av rovvilt fattet av statsforvalteren eller direktoratet
- d. for uthenting av felt elg, hjort, villsvin og bjørn
- e. for utkjøring og tilsyn med jervebåser, åte og åtebuer ved lisensfelling.

Kommunen kan gi forskrift om unntak fra forbudet i § 5 for uthenting av annet storvilt enn nevnt i første ledd bokstav d, eller for uthenting av sel.

Kommunen kan gi forskrift som setter krav til bruk av bestemte transport- og fremkomstmidler ved motorferdsel etter første ledd bokstav d.

§ 12 Jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring.

§ 13 Betjente turistanlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller vassdrag som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg inkludert fjellstuer.

§ 14 Faste bosteder

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport til og fra faste bosteder.

§ 15 Vedtransport

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av avtalefestet eller lovfestet hogstrett, dersom motorferdselen er nødvendig for uthenting av ved. Innehavere av avtalefestet hogstrett som skal hente ut ved, må ha med seg skriftlig tilgjengelig dokumentasjon på hogstretten. Denne dokumentasjonen kan også være elektronisk.

Kommunen kan gi forskrift om at grunneiere og innehavere av hogstrett som nevnt i første ledd kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy, og om gjennomføringen av slik

motorferdsel, for eksempel når og hvor det kan kjøres ut ved.

Motorferdsel etter første og andre ledd kan gjennomføres på vegne av grunneier eller innehaver av hogstrett etter skriftlig avtale.

§ 16 Rullestoler og liknende hjelpemidler

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelseevne, dersom ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadeevne enn ferdsel til fots, eller ferdsel på vei og turvei opparbeidet med jevnt dekke av grus eller lignende med fremkomstmidler som er klassifisert som rullestol etter veitrafikkreglene.

Departementet og kommunen kan gi forskrift om hvilke hjelpemidler som omfattes av første ledd.

§ 17 Elektriske sykler

Forbudet i § 5 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som sykkel etter veitrafikkreglene.

Kommunen kan gi forskrift som begrenser eller forbyr bruk av fremkomstmidler som nevnt i første ledd i hele eller deler av utmarka. Det skal særlig tas hensyn til villreinområder og områder der bruken kan være til ulempe for reindriften.

§ 18 Åpent vassdrag

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på åpent vann på

- a. elver
- b. innsjøer med overflateareal på over to kvadratkilometer
- c. innsjøer som inngår i et vassdrag som er farbart med fartøy.

Kommunen kan i forskrift forby eller regulere ferdsel som er tillatt etter første ledd. Reguleringen kan blant annet gå ut på å begrense adgangen til motorferdsel til bestemte formål, tider, områder eller fremkomstmidler.

§ 19 Preparering av skiløyper og alpinbakker

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser.

Kapittel 4 Forskriftsfestede unntak fra forbudet mot motorferdsel i utmark

§ 20 Snøskuterløyper

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i løyper og tilhørende rastesoner som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her eller i forskrift vedtatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 a annet ledd

om løyper for kjøring med snøskuter på vinterføre. I rastesoner er det kun tillatt med nødvendig motorferdsel til og fra løypa og rastestedet.

§ 20 a *Løyper for motorferdsel på barmark*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på barmark i løyper og ferdselsårer som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her.

Løyper for motorferdsel på barmark etter første ledd kan kun etableres etter traktorvei.

§ 20 b *Ubrøytet vei*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil der kommunen har åpnet for motorferdsel i kommunal forskrift etter loven her.

§ 21 *Kjøreopplæring*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her. Privat øvelseskjøring er tillatt i løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

§ 22 *Motorsport*

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den organiserte idretten eller ideelle organisasjoner i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i kommunal forskrift etter loven her.

§ 23 *Landingsplasser*

Forbudet i § 5 gjelder ikke start og landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i kommunal forskrift etter loven her.

§ 24 *Små innsjøer*

Forbudet i § 5 gjelder ikke på åpent vann på innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer der kommunen har åpnet for motorferdsel i kommunal forskrift etter loven her.

§ 25 *Fastsetting av arealer til motorferdsel i forskrift*

Kommunen kan i forskrift fastsette følgende arealer der motorferdsel er tillatt etter kapittelet her:

- a. løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag (snøskuterløyper) og tilhørende rastesoner, jf. § 20
 - løyper for motorferdsel på barmark, jf. 20 a
 - veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil, jf. 20 b
- b. øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag, jf. § 21
- c. områder for motorsport, jf. § 22
- d. landingsplasser for luftfartøy, jf. § 23

e. hele eller deler av innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer, jf. § 24.

Arealer etter første ledd bokstav b til f kan ikke legges i

- a. verneområder med mindre verneforskriften åpner for det
- b. villreinområder, unntatt arealer etter første ledd bokstav e og f der slik motorferdsel har vært tillatt i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag
- c. områder der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Landingsplasser kan heller ikke legges på fjelltopper, utsiktspunkter, breer eller andre lignende steder der landingsplassen i hovedsak vil være utgangspunkt for rekreasjon og friluftsliv.

§ 26 *Bestemmelser om bruk og merking av arealer til motorferdsel*

Kommunen kan i medhold av loven her fastsette nærmere bestemmelser om motorferdsel i områder angitt i § 25, inkludert om når og hvordan ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

I snøskuterløyper etter § 25 første ledd bokstav b kan det bare åpnes for motorferdsel med snøskuter eller lignende eller lettere transport- og fremkomstmidler. Det kan ikke gis bestemmelser om at snøskuterløypene bare kan anvendes til bestemte formål.

Kommunen skal i forskrift etter loven her fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag etter § 25 første ledd bokstav b. Sesongen skal senest slutte 5. mai. Kommunen kan gi forskrift om utvidet sesong for det enkelte året dersom dette ikke kan antas å føre til vesentlig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta. Dersom det er gitt slik forskrift, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for gjennomføring av tiltak i samsvar med forskriften.

Kommunen kan i forskrift fastsette at landingsplasser etter § 25 første ledd bokstav e bare skal benyttes til ferdsel for angitte formål, og at kommunen skal varsles før landing.

Kommunen skal sørge for forsvarlig merking av arealer til motorferdsel. Departementet kan gi forskrift som fastsetter krav til merking, skilting og informasjon om arealer til motorferdsel.

Kommunen kan i forskrift fastsette rastesoner langs snøskuterløyper etter § 25 første ledd bokstav b inntil 300 meter fra løypa. Der løypa går over islagt vann, kan kommunen i forskrift tillate resting på hele vannet.

Kommunen kan foreta mindre terrenginngrep og andre tiltak når det er nødvendig for å bedre sikkerheten i traseer for motorferdsel eller redusere risikoen for naturskade.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel

§ 27 Leiekjøring

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for leiekjørere som tar på seg transportoppdrag på snødekt mark og islagt vassdrag. Tillatelse til leiekjøring kan bare gjelde

- transport som er tillatt etter kapittel 3
- transport som det er gitt tillatelse til etter kapittelet her
- transport mellom bilvei og fritidsbolig eller hytte
- transport for nødvendig tilsyn med og vedlikehold av bygninger etter oppdrag fra eieren
- transport for redaktørstyrte journalistiske medier på reportasjeoppdrag
- transport av personer med funksjonsnedsettelse.

§ 28 Utmarksnæring

Kommunen kan gi foretak som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdsel for person- og godstransport i utmarksnæring. Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på traktorvei. I Finnmark kan slik tillatelse også gis til transport langs godt etablerte barmarkstraseer.

§ 29 Mineralundersøkelser

Kommunen skal gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for undersøkelse av mineraler etter mineralloven kapittel 4.

For aktører som har søkt om undersøkelsestillatelse etter mineralloven, skal oversendelse av undersøkelsesplan fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard til kommunen anses som søknad om motorferdsel etter første ledd.

§ 30 Løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdsele er nødvendig for preparering av løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter for allmennheten og for konkurranser.

§ 31 Personer med funksjonsnedsettelse

Kommunen kan gi personer med vesentlig svekket helse og førlighet eller varige funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne, tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og på barkmark etter traktorveier.

§ 32 Forundersøkelser til planlegging av veier og anlegg

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre forundersøkelser i forbindelse med planlegging av veier og anlegg som nevnt i § 10.

§ 33 Vitenskapelige undersøkelser

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre vitenskapelige undersøkelser i regi av godkjent forskningsorganisasjon.

§ 34 Naturrestaurering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre naturrestaureringstiltak.

§ 35 Fiskekultivering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å gjennomføre fiskekultiveringstiltak.

§ 36 Gods- og persontransport til fritidsbolig

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for gods- og persontransport til fritidsbolig. Dette gjelder bare transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på barmark etter traktorveier.

§ 37 Byggearbeid

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å transportere gods og personer i forbindelse med byggearbeid som det er gitt tillatelse til etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på traktorvei, transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 38 Uthenting av ved

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å hente ut ved.

§ 38a Transport av gjester til betjente turistanlegg

Kommunen kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag for transport av gjester til betjente turistanlegg der slik transport har vært tillatt etter forskrift i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Det kan bare gis tillatelse til motorferdsel i samme omfang og langs de samme traseer hvor motorferdsel har vært tillatt tidligere.

§ 39 Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er nødvendig i enkelte tilfeller eller for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse.

Dersom det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale natur- og friluftslivsinteresser eller hensynet til samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse, kan Kongen gi forskrift som midlertidig legger myndigheten til å gi dispensasjon etter første ledd til et statlig eller regionalt organ. En slik forskrift kan bare gis dersom kommunen ikke endrer en ulovlig praksis til tross

for veiledning fra statsforvalteren. Kommunen skal forhåndsvarsles og gis anledning til å endre praksis før et forslag til forskrift sendes på høring.

Kapittel 6 Kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger

§ 40 Avgrensning av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter kapittel 5 for et avgrenset tidsrom.

Kommunen kan velge å fastsette antall turer i tillatelser etter §§ 32 til 39. Det bør tas hensyn til hva som er nødvendig for å dekke transportbehovet.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 39, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter kapittel 5 fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter kapittel 5 skal inneholde, for eksempel hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

§ 41 Tillatelse til motorferdsel i verneområder eller foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven

Når et tiltak trenger tillatelse både etter loven her og etter en verneforskrift etter naturmangfoldloven kapittel V, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 48 tredje ledd.

Når tillatelse til motorferdsel kan påvirke verneverdiene i et verneområde, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 49.

§ 42 Adgang til å ta gebyr og brukerbetaling

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel etter denne loven.

Kommunen kan gi forskrift om brukerbetaling (løypeavgift) for motorferdsel i snøskuterløyper etablert etter § 25 første ledd bokstav b, til dekning av kommunens kostnader til utredning, etablering og drift av slike løyper. Kommunen kan føre kontroll med betaling av løypeavgift.

Kommunen kan gi forskrift om at den som ferdes i snøskuterløyper der det er innført løypeavgift, skal fremvise dokumentasjon på at løypeavgiften er betalt når det statlige naturoppsynet eller kommunen ber om det.

Gebyrer eller løypeavgifter kan ikke være større enn de nødvendige kostnadene kommunen har med slike saker.

§ 43 Elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling

Departementet kan gi forskrift om elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling i forvaltning

gen av motorferdselregelverket. Det kan blant annet stilles krav om bruk av elektronisk skjema ved søknad om tillatelse til motorferdsel og om kommunenes plikt til å benytte digitale saksbehandlingssystemer.

§ 44 Behandling av personopplysninger

Kommunen, statsforvalteren, direktoratet og departementet kan behandle personopplysninger, også personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9, når dette er nødvendig for å utøve myndighet eller utføre andre oppgaver etter loven her.

Departementet kan gi forskrift om behandling av personopplysninger, blant annet om formålet med behandlingen, hva slags opplysninger som skal behandles, hvordan opplysningene skal behandles, vilkår for utlevering av informasjon, krav om sletting og krav til eventuelle sammenstillinger som skal kunne brukes for forskning og statistiske formål.

§ 45 Rapportering av motorferdsel

Kommunen skal rapportere data om løyper for motorferdsel som nevnt i § 25 første ledd bokstav b. Departementet kan gi forskrift om innrapporteringen.

§ 46 Endring, omgjøring og tilbakekall av tillatelse

Kommunen kan så langt det er nødvendig endre eller trekke tilbake en tillatelse som er gitt etter denne loven dersom

- det viser seg at skader eller ulemper blir vesentlig større eller annerledes enn ventet da tillatelsen ble gitt
- skader eller ulemper kan reduseres uten urimelig kostnad for den som har fått tillatelsen
- ny teknologi gjør det mulig å redusere skader eller ulemper i vesentlig grad
- det foreligger grov eller gjentatt overtredelse av bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven
- vesentlige forutsetninger for tillatelsen er bortfalt.

Første ledd innskrenker ikke adgangen til å omgjøre etter ellers gjeldende omgjøringsregler. Statsforvalteren har samme myndighet til å oppheve ugyldige vedtak som overordnet organ har etter forvaltningsloven.

§ 47 Klagemyndighet

Statsforvalteren er klageinstans for kommunens enkeltvedtak etter denne loven.

Departementet er klageinstans for statsforvalterens enkeltvedtak etter denne loven.

Kapittel 7 Kontroll og sanksjoner

§ 48 Kontroll med at loven overholdes

Det statlige naturoppsynet skal føre kontroll med at bestemmelsene som er gitt i eller i medhold av denne loven, overholdes. Oppsynet kan kreve at føreren viser

frem dokumenter som det er påbudt å ha med under motorferdselen. For øvrig gjelder reglene om oppsynets kontrolladgang i naturoppsynsloven § 3.

§ 49 *Krav om dokumentasjon for oppdragstakere*

Oppdragstakere og leiekjørere som gjennomfører transportoppdrag på vegne av noen som har rett til motorferdsel etter kapittel 3, må ha med seg skriftlig eller elektronisk tilgjengelig dokumentasjon på oppdraget.

§ 50 *Dokumentasjon av tillatelse til motorferdsel*

Ved motorferdsel med tillatelse gitt i medhold av loven skal føreren ha tillatelsen tilgjengelig under motorferdselen.

§ 51 *Retting*

Dersom motorferdsel har forårsaket skade på miljøet, kan kommunen iverksette egnede tiltak for å gjenopprette den tidligere miljøtilstanden, som oppsamling, rydding, fjerning og planering.

Kommunen kan pålegge den som har skadet miljøet ved ulovlig motorferdsel, å utføre tiltak som nevnt i første ledd. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen iverksette retting og kreve utgiftene til tiltaket dekket av den ansvarlige. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

Dersom det er nødvendig å ta i bruk andres faste eiendom for å utføre rettingen, skal bruken avtales med eieren. Dersom særlig tungtveiende grunner tilsier at skaden må rettes, kan kommunen gjennomføre retting mot eierens vilje. Ved bruk av andres faste eiendom skal kommunen erstatte tap eieren eller rettighetshavere påføres som følge av rettingen. Skyldes skaden ulovlig motorferdsel, kan kommunen kreve at den ansvarlige skal erstatte slikt tap. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 52 *Tvangsmulkt*

For å sikre at bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven blir gjennomført, kan kommunen fatte enkeltvedtak om tvangsmulkt.

Tvangsmulkt kan fastsettes når overtredelse av en bestemmelse er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe når den ansvarlige oversitter den fristen kommunen har fastsatt for retting av forholdet. Det kan fastsettes tvangsmulkt på forhånd dersom særlige grunner taler for det, og mulkten løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkten løper likevel ikke dersom etterlevelse er umulig på grunn av forhold som ikke skyldes den ansvarlige. Tvangsmulkt kan fastsettes som løpende mulkt eller som engangsmulkt.

Tvangsmulkten pålegges den som er ansvarlig for overtredelsen. Dersom tvangsmulkt er pålagt et selskap som inngår i et konsern, kan en påløpt tvangsmulkt innføres også hos morselskapet.

Kommunen kan frafalle påløpt tvangsmulkt. En avgjørelse om å frafalle tvangsmulkt regnes ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Tvangsmulkt tilfaller kommunen.

§ 53 *Overtredelsesgebyr*

Direktoratet kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer §§ 5, 6, 49 eller 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første eller andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd eller § 55, som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55, eller som ikke har betalt løypeavgift som fastsatt etter § 42. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter motorferdselloven.

Departementet skal gi forskrift om standardiserte satser for utmåling av overtredelsesgebyr i det enkelte tilfelle. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes to år etter at overtredelsen er opphørt. Fristen avbrytes ved at direktoratet gir forhåndsvarsel eller fatter enkeltvedtak om overtredelsesgebyr.

Departementet kan gi forskrift om at den enkelte kommune får myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for manglende betaling av løypeavgift etter § 42, om gjennomføringen av slike ordninger, hvordan kommunalt oppkrevde gebyrer skal brukes, og gebyrets størrelse.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen, med mindre annet er bestemt etter fjerde ledd.

§ 54 *Straff*

Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i §§ 5, 6, 49 og 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første og andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd og § 55, eller som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55.

Grov og forsettlig overtredelse av bestemmelsene angitt i første ledd straffes med bøter eller fengsel inntil ett år. Ved avgjørelsen av om overtredelsen er grov og forsettlig, skal det legges særlig vekt på om overtredelsen har medført eller voldt fare for betydelig skade på naturen, friluftsinnteresser eller samisk eller annen tradisjonell kulturutøvelse, om overtredelse har skjedd gjentatte ganger, om skaden må anses som uopprettelig, om overtrederen har gjennomført forebyggende eller avbøtende tiltak og på graden av skyld.

Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser

§ 55 *Videreføring av særlige bestemmelser om motorferdsel*

Kommunen kan gi forskrift som viderefører adgangen til bruk av motorkjøretøy som har vært tillatt etter

særlige bestemmelser om motorferdsel i forskrifter fastsatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Forskriften kan ikke åpne for ferdsel i større omfang enn det som var tillatt da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om at kommuner i Nord-Troms og Finnmark kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og langs opparbeidede barmarkstraseer, så fremt det ikke er til vesentlig ulempe for formålet med loven og det ikke åpner for ferdsel i særlig større omfang enn det som var praksis da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om rutetransport som ikke omfattes av yrkestransportlova eller § 38a i loven her. Forskriften kan bare åpne for rutetransport på snødekt mark og islagt vassdrag.

§ 56 *Ikraftsetting*

Kongen bestemmer når denne loven trer i kraft.

Når loven trer i kraft, oppheves lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag.

§ 57 *Overgangsbestemmelser*

Enkeltvedtak fattet i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrifter gitt i medhold av samme lov gjelder i inntil fem år etter at denne loven trer i kraft, med mindre reguleringen av motorferdsel erstattes av bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne loven. Departementet kan gi forskrift om forlengelse av overgangsfristene i første punktum.

Forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 a annet ledd om løyper for kjøring med snøskuter skal fortsatt gjelde også etter at loven her har trådt i kraft.

§ 58 *Endringer i andre lover*

1. Lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet endres slik:

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Om motorferdsel i utmark gjelder også *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Om ferdsel på innsjøer og elver (åpent eller islagt vassdrag) gjelder reglene i lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann og *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

2. Lov 22. mai 1981 om rettergangsmåten i straffesaker endres slik:

§ 67 andre ledd bokstav c skal lyde:

c. overtredelse av militær straffelov § 34 annet ledd annet straffalternativ, jf. tredje ledd, vareførselsloven § 12-9, skatteforvaltningsloven §§ 14-12 og 14-13, utlendingsloven § 108 tredje ledd, jf. sjette ledd,

regnskapsloven § 8-5 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, bokføringsloven § 15 første ledd første og tredje punktum, jf. tredje ledd første punktum, alkoholloven § 10-1 annet ledd, arbeidsmiljøloven § 19-1 annet ledd, allmenngjøringsloven § 15, kystvaktloven § 36 annet ledd, viltloven § 56 første ledd annet punktum, forurensningsloven § 78 første ledd og § 79 tredje ledd, produktkontrollloven § 12 første ledd, svalbardmiljøloven § 99 første ledd første punktum, *motorferdselloven § 54 andre ledd* og transplantasjonslova § 23a.

3. Lov 21. juni 1996 nr. 38 om statlig naturoppsyn endres slik:

§ 2 første ledd nr. 3 skal lyde:

3. *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*,

4. Lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) endres slik:

§ 16 første ledd bokstav d skal lyde:

d. motorisert ferdsel på åpent eller islagt vassdrag når det skjer i samsvar med *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag* og grunneieren ikke har nedlagt forbud etter annet ledd.

5. Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling endres slik:

§ 11-7 andre ledd nr. 5 ny bokstav c skal lyde:

c. *løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesoner*.

§ 11-9 ny nr. 9 skal lyde:

9. *motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes*,

§ 12-5 andre ledd nr. 5 skal lyde:

5. landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift, samlet eller hver for seg, herunder områder for jordbruk, skogbruk, reindrift, naturvern, jordvern, særlige landskapshensyn, vern av kulturmiljø eller kulturminne, friluftsområder, seterområder, og landbruks-, natur- og friluftsområder der kommuneplanens arealdel tillater spredt bolig-, fritidsbolig- og næringsvirksomhet, *samt løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og tilhørende rastesoner, og øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagte vassdrag*,

§ 12-7 nr. 14 og ny nr. 15 skal lyde:

14. hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal,

15. motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

§ 16-2 nytt syvende ledd skal lyde:

Ekspropriasjon av grunn som er regulert til løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagt vassdrag og tilhørende rastesoner etter § 12-5 nr. 5, er heller ikke tillatt.

6. Lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner endres slik:

§ 10 første ledd fjerde punktum bokstav m og ny bokstav n skal lyde:

- m. nødvendig istandsetting ved akutt utfall i områder som er vernet eller midlertidig vernet etter § 11,
- n. *skjøtsel etter § 11 i loven her, inkludert transport til områdene som skal skjøttes.*

§ 10 syvende ledd skal lyde:

Er det nødvendig for å gjennomføre skjøtseltiltak i verneområder vernet etter § 11, kan myndighetene etter loven benytte motorferdsel på fast eiendom som ikke inngår i verneområdet. Denne loven innskrenker ellers ikke grunneiers eller rettighetshavers adgang til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

7. Lov 20. juni 2025 nr. 107 om mineralvirksomhet og forvaltning av mineralressurser endres slik:

§ 4-6 første ledd bokstav h og ny bokstav i skal lyde:

- h. planlagte kostnader og investeringer
- i. *planlagt adkomst til og ferdsel i undersøkelsesområdet, herunder behov for motorferdsel i utmark og vassdrag.*

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen utrede behov og muligheter for, og konsekvenser av, å åpne for noe økt barmarkskjøring, herunder etter godt etablerte barmarkstraseer eller andre veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og legge frem en sak for Stortinget innen utgangen av 2028.

Forslag fra Rødt:

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen i konsultasjon med berørte samiske institusjoner, organisasjoner og interesser utrede en lovhjemmel i motorferdselloven som sikrer at tradisjonelle samiske næringer utover reindrift omfattes av et generelt unntak fra forbudet mot motorferdsel i motorferdselloven § 5.

5. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

A.

V e d t a k t i l l o v

om motorferdsel i utmark og vassdrag
(motorferdselloven)

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal legge til rette for at det lokale selvstyret kan sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, fremmer trivsel og bolyst, legger til rette for samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse og tar hensyn til friluftslivsinteresser. Innenfor disse rammene skal loven legge til rette for motorisert ferdsel i utmark på en bærekraftig måte.

§ 2 Lovens virkeområde

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag.

Som motorferdsel regnes ferdsel med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten. Ferdsel med motorisert transport- og fremkomstmiddel med avslått motor anses også som motorferdsel.

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsloven § 1 a. Engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, skal regnes som utmark etter loven her. Det samme gjelder veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Som vassdrag regnes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

Loven gjelder ikke på Svalbard eller Jan Mayen.

Departementet kan gi forskrift om at ferdsel med bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven.

§ 3 Forholdet til enkelte andre lover

For områder som er vernet etter naturmangfoldloven kapittel V eller vernet etter eldre vedtak som er videreført som nevnt i naturmangfoldloven § 77, gjelder verneforskriftens regler om motorferdsel i tillegg til loven her.

Loven gjelder ikke for områder som omfattes av markaloven, eller ved start og landing med luftfartøy på landingsplasser som har konsesjon etter luftfartsregelverket.

§ 4 Forholdet til grunneiers og andre rettighetshavers rettigheter

Loven påvirker ikke grunneieres og andre rettighetshavers mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel.

Kapittel 2 Alminnelige regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 5 Forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag

I utmark og vassdrag er motorferdsel forbudt, med mindre ferdseien er tillatt i eller i medhold av loven her eller annen lov.

§ 6 Aktsom og hensynsfull motorferdsel

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal være aktsom og hensynsfull, slik at ferdseien ikke unødig påfører naturen, friluftslivsinteresser eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse skade eller vesentlig ulempe. Det skal utvises særlig aktsomhet ved motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

§ 7 Retningslinjer for avgjørelser om motorferdsel

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, gjelder prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12. Det skal legges vekt på lokalt selvstyre og om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftslivsinteresser og på samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Avgjørelser etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvd kunnskap om natur, friluftslivsinteresser og samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse. Det skal fremgå av begrunnelsen for avgjørelser om motorferdsel etter denne loven hvordan prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 og retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

§ 8 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

Kommunen kan gi forskrift som for avgrensede områder midlertidig begrenser eller forbyr motorferdsel

som ellers er tillatt etter denne loven, når det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse.

Dersom det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter, sårbar natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse, kan departementet gi forskrift som nevnt i første ledd. Kommunen skal i slike tilfeller få anledning til å uttale seg. Kommunens syn skal tillegges stor vekt ved vurderingen av om det skal gis forskrift etter leddet her.

Forskrift etter første og andre ledd skal kun fastsettes for den tidsperioden som er nødvendig, og kan ikke gjelde for mer enn to år. Første og andre ledd gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 9, 10, 12 eller 14.

Dersom forbud eller begrensninger etter første eller andre ledd medfører avvik fra en fastsatt arealplan, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for nødvendige tiltak i samsvar med forbudet eller begrensningene.

Kommunen kan av hensyn til interessene loven skal ivareta, fastsette traseer som skal benyttes til ferdseien etter §§ 10, 13 og 14, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdseien.

Dersom det er nødvendig for å ivareta natur- og friluftslivsområder av nasjonal eller viktig regional betydning, kan departementet gi forskrift om begrenset tidsrom, begrenset antall turer eller begrensede eller endrede traseer for motorferdsel etter kapittel 5.

Dersom forbud eller begrensninger etter første eller andre ledd påvirker en løype for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag, kan kommunen gi forskrift om midlertidig alternativ trase i tidsperioden forbud eller begrensning gjelder.

Kapittel 3 Motorferdsel som er tillatt uten søknad

§ 9 Offentlige oppgaver

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- for politiet, organisert redningstjeneste, ambulansetjenesten, brann- og redningsvesenet og det statlige naturoppsynet
- ved lovhjemlet kontroll med at regelverk overholdes
- ved Forsvarets øvelser og operative virksomhet
- ved domstolenes transport knyttet til merking og oppmåling i jordskiftesaker
- for å gjennomføre skjøtsel etter naturmangfoldloven § 47 og skjøtsel og vedlikehold etter kulturminneloven §§ 11 første ledd bokstav a og 21, inkludert transport til slike områder
- for transport utenfor markalovens virkeområde til områder som skal skjøttes etter markaloven § 11

- g. ved naturrestaurering som utføres av eller på vegne av offentlige myndigheter.

Departementet kan gi forskrift som gir unntak fra forbudet i § 5 om nødvendig motorferdsel for andre offentlige oppgaver.

§ 10 Veier og anlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av veier
- for etablering, drift, vedlikehold og fjerning av infrastrukturprosjekt og andre anlegg som tjener allmenne samfunnsbehov.

§ 11 Viltforvaltning og uthenting av vilt

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- for kommunen ved akuttiltak for å hindre at storvilt blir påkjørt
- for kommunen ved ettersøk etter skadet storvilt og håndtering av fallvilt av storvilt
- for kommunale fellingslag, innenfor rammen av vedtak om skadefelling av rovvilt fattet av statsforvalteren eller direktoratet
- for uthenting av felt elg, hjort, villsvin og bjørn
- for registrerte lisensjegere på jerv ved utkjøring og tilsyn med jervebåser som er godkjent av statsforvalteren, og utkjøring av åte og åtebuer på vassdrag og snødekt mark. Lisens må være tilgjengelig under motorferdselen.

Departementet kan gi forskrift om at bestemte kommuner gis adgang til å gi forskrift om unntak fra forbudet i § 5 for uthenting av annet storvilt enn nevnt i første ledd bokstav d, for uthenting av sel, eller for annen transport i forbindelse med jakt.

Kommunen kan gi forskrift som setter krav til bruk av bestemte transport- og fremkomstmidler ved motorferdsel etter første ledd bokstav d.

§ 12 Jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring.

§ 13 Betjente turistanlegg

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller vassdrag som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg, inkludert fjellstuer.

§ 14 Faste bosteder

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport til og fra faste bosteder.

§ 15 Vedtransport

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av tinglyst, avtalefestet eller lovfestet hogstrett, dersom motorferdselen er nødvendig for uthenting av ved. Ved motorferdsel med grunnlag i avtalefestet hogstrett skal føreren ha den aktuelle avtalen tilgjengelig under motorferdselen.

Kommunen kan gi forskrift om at grunneiere og innehavere av hogstrett som nevnt i første ledd kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy, og om gjennomføringen av slik motorferdsel, for eksempel når og hvor det kan kjøres ut ved.

§ 16 Rullestoler og liknende hjelpemidler

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelseevne, dersom ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadeevne enn ferdsel til fots, eller ferdsel på vei og turvei opparbeidet med jevnt dekke av grus eller lignende med fremkomstmidler som er klassifisert som rullestol etter veitrafikkreglene.

Departementet kan gi forskrift om hvilke hjelpemidler som omfattes av første ledd.

§ 17 Elektriske sykler

Forbudet i § 5 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som sykkel etter veitrafikkreglene.

Kommunen kan gi forskrift som begrenser eller forbyr bruk av fremkomstmidler som nevnt i første ledd i hele eller deler av utmarka.

§ 18 Åpent vassdrag

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på åpent vann på

- elver
- innsjøer med overflateareal på over to kvadratkilometer
- innsjøer som inngår i et vassdrag som er farbart med fartøy.

Kommunen kan i forskrift eller i arealplan etter plan- og bygningsloven forby eller regulere ferdsel som er tillatt etter første ledd. Reguleringen kan blant annet gå ut på å begrense adgangen til motorferdsel til bestemte formål, tider, områder eller fremkomstmidler.

§ 19 Preparering av skiløyper og alpinbakker

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser.

Kommunen kan av hensyn til interessene loven skal ivareta, gi forskrift som begrenser eller forbyr prepare-

ring som nevnt i først ledd. Kommunen kan for eksempel fastsette traseer som skal benyttes til preparering, eller begrense preparering til bestemte aktører eller bestemte tider.

Kapittel 4 Motorferdsel kommunen kan tillate i plan eller forskrift

§ 20 Løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i løyper og tilhørende rastesoner som er fastsatt i forskrift etter § 26 eller i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. I rastesoner er det kun tillatt med nødvendig motorferdsel til og fra løypa og rastestedet. Der løypa går over islagt vann, kan kommunen tillate rasting på hele vannet.

§ 21 Kjøreopplæring

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er fastsatt i forskrift etter § 26 eller i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

§ 22 Motorsport

Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den organiserte idretten i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i forskrift etter § 26 eller i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

§ 23 Landingsplasser

Forbudet i § 5 gjelder ikke start og landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i forskrift etter § 26 eller i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

§ 24 Små innsjøer

Forbudet i § 5 gjelder ikke på åpent vann på innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer der kommunen har åpnet for motorferdsel i forskrift etter § 26 eller i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

§ 25 Fastsetting av arealer til motorferdsel i arealplan eller plan- og bygningsloven

Kommunen kan i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven fastsette følgende arealer der motorferdsel er tillatt etter kapitlet her:

- a. løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesoner, jf. § 20

- b. øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag, jf. § 21
- c. områder for motorsport, jf. § 22
- d. landingsplasser for luftfartøy, jf. § 23
- e. hele eller deler av innsjøer med overflateareal på mindre enn to kvadratkilometer, jf. § 24.

Arealer etter første ledd bokstav a til e kan ikke legges i

- a. foreslåtte verneområder som er kunngjort etter naturmangfoldloven § 42
- b. verneområder, med mindre verneforskriften åpner for det
- c. villreinområder, unntatt arealer etter første ledd bokstav d og e der slik motorferdsel har vært tillatt i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag
- d. områder der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Landingsplasser kan heller ikke legges på fjelltopper, utsiktspunkter, breer eller andre lignende steder der landingsplassen i hovedsak vil være utgangspunkt for rekreasjon og friluftsliv.

§ 26 Fastsetting av arealer for motorferdsel i forskrift

Innenfor rammene i § 25 andre ledd kan kommunen, som alternativ til fastsettelse i arealplan etter plan- og bygningsloven, fastsette arealer til motorferdsel som nevnt i § 25 første ledd bokstav a til e i forskrift utarbeidet etter reglene i forvaltningsloven. Kommunen skal ved etablering av nye løyper og arealer for motorisert ferdsel utrede konsekvensene for berørte interesser.

Arealene skal fastsettes i eget kart. Arealene skal vises i kartet til kommuneplanens arealdel. Kommunens vedtak skal kunngjøres etter reglene i plan- og bygningsloven § 12-12 fjerde og femte ledd.

Kommunen kan ikke treffe vedtak om motorferdselsareal på en eiendom før grunneier har samtykket.

§ 27 Bestemmelser om bruk og merking av arealer til motorferdsel

Kommunen kan i forskrift etter § 26 eller i medhold av plan- og bygningsloven fastsette nærmere bestemmelser om motorferdsel i områder angitt i § 25, inkludert om når og hvordan ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

I løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesone kan det bare åpnes for motorferdsel med snøskuter eller lignende eller lettere transport- og fremkomstmidler. Det kan ikke gis bestemmelser om at løypene bare kan anvendes til bestemte formål.

Kommunen skal i forskrift etter § 26 eller i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan fastsette sesongslutt for løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesone. Sesongen skal senest slutte 5. mai. I sentrale områder for reindrif-

ten bør kommunen vurdere om sesongen skal slutte tidligere. Kommunen kan gi forskrift om utvidet sesong for det enkelte året dersom dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta. Dersom det er gitt slik forskrift, kreves ikke dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 for gjennomføring av tiltak i samsvar med forskriften.

Kommunen kan i forskrift etter § 26 eller i kommunepланens arealdel eller reguleringsplan fastsette at landingsplasser bare skal benyttes til ferdsel for angitte formål, og at kommunen skal varsles før landing.

Kommunen kan foreta mindre terrenginngrep, herunder utlegging av klopper, for å begrense skader på natur og forbedre sikkerheten.

Kommunen skal sørge for forsvarlig merking av arealer til motorferdsel. Departementet kan gi forskrift som fastsetter krav til merking, skilting og informasjon om arealer til motorferdsel.

Kapittel 5 Motorferdsel kommunen kan tillate etter søknad

§ 28 Leiekjøring

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for leiekjørere som tar på seg transportoppdrag på snødekt mark og islagt vassdrag. Tillatelse til leiekjøring kan bare gjelde

- a. transport som er tillatt etter kapittel 3
- b. transport som det er gitt tillatelse til etter kapittelet her
- c. gods- og persontransport mellom bilvei og fritidsbolig
- d. transport for nødvendig tilsyn med og vedlikehold av bygninger etter oppdrag fra eieren
- e. transport for redaktørstyrte journalistiske medier på reportasjeoppdrag.

§ 29 Utmarksnæring

Kommunen kan gi foretak som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdsel for transport av gods og personale i utmarksnæring. Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på traktorvei. I Finnmark kan slik tillatelse også gis til transport langs godt etablerte barmarkstraseer.

§ 30 Mineralundersøkelser

Kommunen skal gi tillatelse til motorferdsel for undersøkelse av mineraler etter mineralloven kapittel 4.

For aktører som har søkt om undersøkelsestillatelse etter mineralloven, skal oversendelse av undersøkelsesplan fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard til kommunen anses som søknad om motorferdsel etter første ledd.

§ 31 Friluftslivs- og idrettsaktiviteter

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag for å preparere løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter for allmennheten og for konkurranser.

§ 32 Personer med funksjonsnedsettelse

Kommunen kan gi personer med funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelseevne, tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

§ 33 Forundersøkelser til planlegging av veier og anlegg

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for å gjennomføre forundersøkelser i forbindelse med planlegging av veier og anlegg som nevnt i § 10.

§ 34 Vitenskapelige undersøkelser

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for å gjennomføre vitenskapelige undersøkelser i regi av godkjent forskningsorganisasjon.

§ 35 Naturrestaurering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for å gjennomføre naturrestaureringstiltak.

§ 36 Fiskekultivering

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for å gjennomføre fiskekultiveringstiltak.

§ 37 Gods- og persontransport til fritidsbolig

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for gods- og persontransport til søkerens fritidsbolig. Dette gjelder bare transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 38 Byggearbeid

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for å transportere gods og personer i forbindelse med byggearbeid som det er gitt tillatelse til etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på traktorvei, transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§ 39 Uthenting av ved

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel for å hente ut ved.

§ 40 Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov og enkelttilfeller

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er nødvendig i enkelte tilfeller for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftslivsinteresser eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse.

Dersom det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale natur- og friluftslivsinteresser eller hensynet til samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse, kan Kongen gi forskrift som midlertidig legger myndigheten til å gi dispensasjon etter første ledd til et statlig eller regionalt organ. En slik forskrift kan bare gis dersom kommunen ikke endrer en ulovlig praksis til tross for veiledning fra statsforvalteren. Kommunen skal forhåndsvarsles og gis anledning til å endre praksis før et forslag til forskrift sendes på høring.

Kapittel 6 Kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger

§ 41 Avgrensing av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter kapittel 5 for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år. Tillatelser etter §§ 32 og 37 kan gis for inntil åtte år.

Kommunen kan fastsette hvor mange turer tillatelser etter kapittel 5 gjelder for og stille krav om at turene skal registreres på forhånd.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 29 til 40, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter kapittel 5 fastsette vilkår for motorferdselen.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter kapittel 5 skal inneholde, for eksempel hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

§ 42 Tillatelse til motorferdsel i verneområder eller foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven

Når et tiltak trenger tillatelse både etter loven her og etter en verneforskrift etter naturmangfoldloven kapittel V, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 48 tredje ledd.

Når tillatelse til motorferdsel kan påvirke verneverdiene i et verneområde, gjelder reglene i naturmangfoldloven § 49.

For saker om motorferdsel i foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V gjelder reglene i naturmangfoldloven § 44.

§ 43 Adgang til å ta gebyr og brukerbetaling

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel etter denne loven.

Kommunen kan gi forskrift om brukerbetaling (løypeavgift) for motorferdsel i løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag etablert etter § 25 første ledd bokstav a eller § 26, til dekning av kommunens kostnader til utredning, etablering og drift av slike løy-

per. Kommunen kan føre kontroll med betaling av løypeavgift.

Kommunen kan gi forskrift om at den som ferdes i løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag der det er innført løypeavgift, skal fremvise dokumentasjon på at løypeavgiften er betalt når det statlige naturoppsynet eller kommunen ber om det.

Gebyrer eller løypeavgifter kan ikke være større enn de nødvendige kostnadene kommunen har med slike saker.

§ 44 Elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling

Departementet kan gi forskrift om elektronisk kommunikasjon og digital saksbehandling i forvaltningen av motorferdselregelverket. Det kan blant annet stilles krav om bruk av elektronisk skjema ved søknad om tillatelse til motorferdsel og om kommunenes plikt til å benytte digitale saksbehandlingssystemer.

§ 45 Behandling av personopplysninger

Kommunen, statsforvalteren, direktoratet og departementet kan behandle personopplysninger, også personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9, når dette er nødvendig for å utøve myndighet eller utføre andre oppgaver etter loven her.

Departementet kan gi forskrift om behandling av personopplysninger, blant annet om formålet med behandlingen, hva slags opplysninger som skal behandles, hvordan opplysningene skal behandles, vilkår for utlevering av informasjon, krav om sletting og krav til eventuelle sammenstillinger som skal kunne brukes for forskning og statistiske formål.

§ 46 Rapportering av motorferdsel

Kommunen skal rapportere data om løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag. Departementet kan gi forskrift om innrapporteringen.

Departementet kan gi forskrift om plikt til å føre inn enkeltvedtak gitt i medhold av loven, vedtak om arealplaner som nevnt i § 25 og vedtak om forskrifter som nevnt i § 26 i et miljøvedtaksregister.

§ 47 Endring, omgjøring og tilbakekall av tillatelse

Kommunen kan, så langt det er nødvendig, endre eller trekke tilbake en tillatelse som er gitt etter denne loven dersom

- a. det viser seg at skader eller ulemper blir vesentlig større eller annerledes enn ventet da tillatelsen ble gitt
- b. skader eller ulemper kan reduseres uten urimelig kostnad for den som har fått tillatelsen
- c. ny teknologi gjør det mulig å redusere skader eller ulemper i vesentlig grad

d. det foreligger grov eller gjentatt overtredelse av bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven

e. vesentlige forutsetninger for tillatelsen er bortfalt.

Første ledd innskrenker ikke adgangen til å omgjøre etter ellers gjeldende omgjøringsregler. Statsforvalteren har samme myndighet til å omgjøre kommunens ugyldige vedtak som overordnet forvaltningsorgan har etter forvaltningsloven.

§ 48 Klagemyndighet

Statsforvalteren er klageinstans for kommunens enkeltvedtak etter denne loven.

Departementet er klageinstans for statsforvalterens enkeltvedtak etter denne loven.

Kommunens vedtak om arealer til motorferdsel i forskrifter etter § 26 kan påklages til statsforvalteren. Forvaltningslovens regler om klage og omgjøring gjelder, likevel slik at vedtaket bare kan påklages av grunneiere og rettighetshavere til eiendommer i arealenes influensområde, Sametinget og berørte reinbeitedistrikt, organisasjoner hvis interesser blir berørt av arealene, nabokommuner og berørte statlige og regionale organer.

Kapittel 7 Kontroll og sanksjoner

§ 49 Kontroll med at loven overholdes

Det statlige naturoppsynet skal føre kontroll med at bestemmelsene som er gitt i eller i medhold av denne loven, overholdes. Oppsynet kan kreve at føreren viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under motorferdselen. For øvrig gjelder reglene om oppsynets kontrolladgang i naturoppsynsloven § 3.

§ 50 Krav om dokumentasjon for oppdragstakere

Oppdragstakere og leiekjørere som gjennomfører transportoppdrag på vegne av noen som har rett til motorferdsel etter kapittel 3, må ha dokumentasjon på oppdraget tilgjengelig under motorferdselen.

§ 51 Dokumentasjon av tillatelse til motorferdsel

Ved motorferdsel med tillatelse gitt i medhold av loven skal føreren ha tillatelsen tilgjengelig under motorferdselen.

§ 52 Retting

Dersom motorferdsel har forårsaket vesentlig skade på miljøet, kan kommunen iverksette egnede tiltak for å gjenopprette den tidligere miljøtilstanden, som oppsamling, rydding, fjerning og planering.

Kommunen kan pålegge den som har skadet miljøet vesentlig ved ulovlig motorferdsel, å utføre tiltak som nevnt i første ledd. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen iverksette retting og kreve utgiftene til

tiltaket dekket av den ansvarlige. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

Dersom det er nødvendig å ta i bruk andres faste eiendom for å utføre rettingen, skal bruken avtales med eieren. Dersom særlig tungtveiende grunner tilsier at skaden må rettes, kan kommunen gjennomføre retting mot eierens vilje. Ved bruk av andres faste eiendom skal kommunen erstatte tap eieren eller rettighetshavere påføres som følge av rettingen. Skyldes skaden ulovlig motorferdsel, kan kommunen kreve at den ansvarlige skal erstatte slikt tap. Kravet er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 53 Tvangsmulkt

For å sikre at bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne loven blir gjennomført, kan kommunen fatte enkeltvedtak om tvangsmulkt.

Tvangsmulkt kan fastsettes når overtredelse av en bestemmelse er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe når den ansvarlige oversitter den fristen kommunen har fastsatt for retting av forholdet. Det kan fastsettes tvangsmulkt på forhånd dersom særlige grunner taler for det, og mulkten løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkten løper likevel ikke dersom etterlevelse er umulig på grunn av forhold som ikke skyldes den ansvarlige. Tvangsmulkt kan fastsettes som løpende mulkt eller som engangsmulkt, og skal stå i rimelig forhold til skadene som overtredelsen har påført de interessene loven skal ivareta.

Tvangsmulkten pålegges den som er ansvarlig for overtredelsen. Dersom tvangsmulkt er pålagt et selskap som inngår i et konsern, kan en påløpt tvangsmulkt innføres også hos morselskapet.

Kommunen kan frafalle påløpt tvangsmulkt. En avgjørelse om å frafalle tvangsmulkt regnes ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Tvangsmulkt tilfaller kommunen.

§ 54 Overtredelsesgebyr

Direktoratet kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer § 5, § 6, § 11 første ledd bokstav e andre punktum, § 15 første ledd andre punktum, § 50 eller § 51, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 20 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første eller andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26, § 27 tredje ledd eller § 56, som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 56, eller som ikke har betalt løypeavgift som fastsatt etter § 43. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter motorferdselloven.

Departementet skal gi forskrift om standardiserte satser for utmåling av overtredelsesgebyr i det enkelte tilfelle. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes to år etter at overtredelsen er opphørt. Fristen avbrytes ved at direktoratet gir forhåndsvarsel eller fatter enkeltvedtak om overtredelsesgebyr.

Departementet kan gi forskrift om at den enkelte kommune får myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for manglende betaling av løypeavgift etter § 43, om gjennomføringen av slike ordninger, hvordan kommunalt oppkrevde gebyrer skal brukes og gebyrets størrelse.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen, med mindre annet er bestemt etter fjerde ledd.

§ 55 *Straff*

Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i § 5, § 6, § 11 første ledd bokstav e andre punktum, § 15 første ledd andre punktum, § 50 eller § 51, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 20 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første og andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26, § 27 tredje ledd eller § 56, eller som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 56.

Grov overtredelse av bestemmelsene angitt i første ledd straffes med bøter eller fengsel inntil ett år. Ved avgjørelsen av om overtredelsen er grov, skal det legges særlig vekt på om overtredelsen har medført eller voldt fare for betydelig skade på naturen, friluftslivsinteresser eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse, om overtredelse har skjedd gjentatte ganger, om skaden må anses som uopprettelig, om overtrederen har gjennomført forebyggende eller avbøtende tiltak og på graden av skyld.

Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser

§ 56 *Videreføring av særlige bestemmelser om motorferdsel*

Departementet kan gi forskrift som viderefører adgangen til bruk av motorkjøretøy som har vært tillatt etter særlige bestemmelser om motorferdsel i forskrifter fastsatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Forskriften kan ikke åpne for ferdsl i større omfang enn det som var tillatt da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om at kommuner i Nord-Troms og Finnmark kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og langs opparbeidede barmarkstraseer, så fremt det ikke er til vesentlig ulempe for formålet med loven og det ikke åpner for ferdsl i særlig større omfang enn det som var praksis da loven her trådte i kraft.

Departementet kan gi forskrift om rutetransport som ikke omfattes av yrkestransportlova. Forskriften

kan bare åpne for rutetransport på snødekt mark og islagt vassdrag som alternativ til transport på offentlig vei.

§ 57 *Ikraftsetting*

Kongen bestemmer når denne loven trer i kraft.

Når loven trer i kraft, oppheves lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag.

§ 58 *Overgangsbestemmelser*

Enkeltvedtak fattet i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrifter gitt i medhold av samme lov gjelder i inntil fem år etter at denne loven trer i kraft, med mindre reguleringen av motorferdsel erstattes av bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne loven eller gjennom forskrift etter § 26 eller planvedtak etter plan- og bygningsloven §§ 11-15 eller 12-12. Departementet kan gi forskrift om forlengelse av overgangsfristene i første punktum.

Forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 a annet ledd om løyper for kjøring med snøskuter på vinterføre gjelder inntil de erstattes av forskrift etter § 26 eller vedtak etter plan- og bygningsloven §§ 11-15 eller 12-12, men faller uansett bort senest ti år etter at denne loven trer i kraft.

§ 59 *Endringer i andre lover*

1. Lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet endres slik:

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Om motorferdsel i utmark gjelder også *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

§ 6 andre ledd skal lyde:

Om ferdsl på innsjøer og elver (åpent eller islagt vassdrag) gjelder reglene i lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann og *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*.

2. Lov 21. juni 1996 nr. 38 om statlig naturoppsyn endres slik:

§ 2 første ledd nr. 3 skal lyde:

3. *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag*,

3. Lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) endres slik:

§ 16 første ledd bokstav d skal lyde:

d. motorisert ferdsl på åpent eller islagt vassdrag når det skjer i samsvar med *lov ... om motorferdsel i utmark og vassdrag* og grunneieren ikke har nedlagt forbud etter annet ledd.

4. Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling endres slik:

§ 11-7 andre ledd nr. 5 ny bokstav c skal lyde:

- c. løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag og tilhørende rastesoner.

§ 11-9 ny nr. 9 skal lyde:

9. motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

§ 12-5 andre ledd nr. 5 skal lyde:

5. landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift, samlet eller hver for seg, herunder områder for jordbruk, skogbruk, reindrift, naturvern, jordvern, særlige landskapshensyn, vern av kulturmiljø eller kulturminne, friluftsområder, seterområder, og landbruks-, natur- og friluftsområder der kommuneplanens arealdel tillater spredt bolig-, fritidsbolig- og næringsvirksomhet, samt løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagte vassdrag og tilhørende rastesoner, og øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagte vassdrag,

§ 12-7 nr. 14 og ny nr. 15 skal lyde:

14. hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal,
15. motorferdsel i områder angitt i motorferdselloven § 18 og § 25, når og hvordan slik ferdsel kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes.

§ 16-2 nytt syvende ledd skal lyde:

Ekspropriasjon av grunn som er regulert til løyper for motorferdsel på snødekt mark, islagt vassdrag og tilhørende rastesoner etter § 12-5 nr. 5, er heller ikke tillatt.

5. Lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner endres slik:

§ 10 første ledd fjerde punktum bokstav m og ny bokstav n skal lyde:

- m. nødvendig istandsetting ved akutt utfall i områder som er vernet eller midlertidig vernet etter § 11,
n. skjøtsel etter § 11 i loven her, inkludert transport til områdene som skal skjøttes.

§ 10 syvende ledd skal lyde:

Er det nødvendig for å gjennomføre skjøtselstiltak i verneområder vernet etter § 11, kan myndighetene etter loven benytte motorferdsel på fast eiendom som ikke inngår i verneområdet. Denne loven innskrenker ellers ikke grunneiers eller rettighetshavers adgang til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

6. Lov 20. juni 2025 nr. 107 om mineralvirksomhet og forvaltning av mineralressurser endres slik:

§ 4-6 første ledd bokstav h og ny bokstav i skal lyde:

- h. planlagte kostnader og investeringer
i. planlagt adkomst til og ferdsel i undersøkelsesområdet, herunder behov for motorferdsel i utmark og vassdrag.

B.

I

Stortinget ber regjeringen utrede konsekvensene av og mulighetene for å åpne for økt kommunalt selvstyre ved barmarkskjøring, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

II

Stortinget ber regjeringen sikre at frivillig kjøreopplæring for snøskuter er tillatt i løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

III

Stortinget ber regjeringen sikre at eksisterende løyper for motorisert ferdsel på snødekt mark og islagte vassdrag anses som ferdig utredet, og at de uten ytterligere utredning kan videreføres i ny kommunal forskrift eller arealplan etter plan- og bygningsloven.

IV

Stortinget ber regjeringen foreslå lempeligere utredningskrav for å etablere snøskuterløyper på ubrøytete veier, ved å kreve konsekvensutredning kun dersom tiltaket kan ha vesentlige virkninger på miljøet. Dette kan gjøres ved å innnta «Snøskuterløyper på ubrøytete veier» i forskrift om konsekvensutredninger vedlegg II.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 1. juni 2026

Mani Hussaini

leder

Anne Hagenborg

ordfører



Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1693-

13. mai 2026

Spørsmål 1-39 til Prop. 61 L (2025-2026) om Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)

Jeg viser til brev 6.mai 2026 med oversendelse av 39 spørsmål knyttet til Prop. 61 L (2025–2026) om Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven).

Under følger mine svar på komiteens konkrete spørsmål til lovforslaget.

1. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres for å sikre at løyper som i dag er godkjent automatisk blir godkjent for fortsatt snøskuterferdsel uten nye prosesser?

Jeg legger til grunn at spørsmålet retter seg mot forslaget om at snøskuterløyper vedtas i reguleringsplan og at forbudet etter § 5 ikke gjelder i slike løyper. Dette forslaget gjelder også snøskuterløyper som allerede er vedtatt i kommunale forskrifter vedtatt med hjemmel dagens motorferdsellov § 4 a jf. motorferdsselforskriften § 4a. Regjeringen foreslår at også disse skal vedtas som reguleringsplan slik at man på sikt har ett system for både eksisterende løyper og for eventuelle nye løyper. Forslaget innebærer en overgangsbestemmelse som gir kommunene 10 år på å få etablerte løyper vedtatt som en reguleringsplan. Jeg vil ikke at det skal stilles krav om ny konsekvensutredning for etablerte løyper (dette vil måtte endelig fastsettes i KU-forskriften som vedtas av Kongen i Statsråd). Dette betyr at prosessen med å lage en reguleringsplan for eksisterende løyper ikke vil bli for omfattende for kommunene.

Det er ikke mulig å fastsette at noe er en reguleringsplan uten faktisk å lage en reguleringsplan. Dette innebærer at kommunen må følge reglene i plan- og bygningsloven for fastsettelse av reguleringsplan. Dersom en kommune ønsker at en snøskuterløype fortsatt skal kunne brukes etter 10 år, må de altså vedta en reguleringsplan. Lovgiver kan ikke uten endringer i

plan- og bygningsloven automatisk godkjenne noe som en reguleringsplan med de virkninger en reguleringsplan har.

Dersom gamle løyper fortsatt skal kunne brukes uten en forutgående prosess også etter 10 år, kan dette løses gjennom for eksempel å fastsette et unntak fra forbudet mot motorferdsel i snøskuterløyper som er fastsatt med hjemmel i dagens lov. En slik endring kan for eksempel gjøres i § 20. Nye skuterløyper og eventuelle endringer kan fortsatt fastsettes i reguleringsplan som foreslått. Man får da to parallelle systemer for snøskuterløyper, noe som kan fremstå som byråkratisk. Min anbefaling er derfor at også allerede etablerte snøskuterløyper, på sikt fastsettes som reguleringsplan.

For besvarelse av spørsmålet om hvordan lovforslaget kan endres slik at å tillate ferdsel i snøskuterløyper ikke skal skje gjennom plan- og bygningsloven i det hele tatt, men heller gjennom kommunal forskrift, viser jeg til mitt svar under spørsmål 12.

2. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres for å sikre at løyper som i dag er godkjent automatisk blir godkjent for fortsatt barmarksferdsel uten nye prosesser?

De eneste godkjente løypene for barmarksferdsel som dagens regelverk åpner for, er løyper som er godkjent etter [forskrift 28. juli 1989 nr. 749 om bruk av motorkjøretøy langs tradisjonelle ferdelsårer, Finnmark](#). Lovforslaget § 55 første ledd inneholder en bestemmelse som gir departementet myndighet til å videreføre adgangen til motorferdsel etter disse bestemmelsene. Lovforslaget inneholder en overgangsbestemmelse i § 57 første ledd som innebærer at motorferdsel på disse tradisjonelle ferdelsårene er tillatt inntil adgangen er videreført i ny forskrift og ellers i opptil fem år etter lovens ikrafttredelse. En forskrift etter § 55 første ledd som åpner for ferdsel på disse traseene vil komme på plass senest innen denne femårs fristen.

Etter dialog med Sametinget har departementet også foreslått å starte en prosess for å utvide adgangen til også å gjelde andre opparbeide barmarkstraseer i Finnmark og Nord-Troms der det i dag er praksis for å gi dispensasjoner for barmarkskjøring. Jeg viser til lovforslaget § 55 andre ledd.

3. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres slik at kommunen enkelt kan gi tillatelse til tilsyn av hytter og infrastruktur ved uvær og naturkatastrofer?

Dersom motorferdsel er nødvendig for tilsyn av infrastruktur ved uvær og naturkatastrofer vil dette kunne skje med hjemmel i lovforslaget § 10 om veier og anlegg. Tilsyn av hytter på grunn av uvær eller naturkatastrofer, er på sin side eksempel på tilfelle som kan falle innunder uttrykket "særskilt behov" i § 39, og som det derfor vil kunne gis dispensasjon til. At det kan oppstå særlige behov for motorferdsel i forbindelse med slike uforutsette hendelser viser at de enkelte direkte- og tillatelseshjemlene i loven ikke er egnet til å fange opp alle situasjoner, og at en del transportformål derfor vil måtte skje etter den generelle dispensasjonsbestemmelsen.

4. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres slik at kjøring på snødekt mark og islagte vann til leid hytte sidestilles med kjøring til eid hytte?

Dette kan løses ved å fjerne formuleringen «søkerens egen» i lovforslaget § 36 første punktum. På denne måten fjernes kravet om at tillatelsen må gjelde fritidsbolig som søkeren disponerer «som sin egen», slik dette er lagt til grunn i merknadene til bestemmelsen.

Det er imidlertid viktig å presisere at lovforslaget slik det foreligger nå, åpner for at den som disponerer fritidsbolig på grunnlag av en langvarig leiekontrakt, kan få tillatelse etter bestemmelsen. I tillegg vil leiekjøring kunne benyttes til transport av gods og personer til både eid og leid hytte, uten at særskilt tillatelse må innhentes på forhånd, og også ved korttidsleie. Transport til fritidsbolig utgjør allerede en betydelig andel av den samlede motorferdselen i utmark, og for regjeringen har det vært ønskelig å ikke utvide slik transport mer enn nødvendig. En åpning for å kunne gi tillatelse også til leide fritidsboliger vil altså bidra til å øke belastningen på interessene loven skal ivareta, og bør eventuelt ikke vedtas uten krav om antallsbegrensning og registrering av turer, slik vi har foreslått i lovforslaget § 40 andre ledd.

5. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres for at kommunen kan gi varige løyver til hytter så lenge grunneier- og eierforhold er uendret?

Spørsmålet gjelder lovforslaget § 40 første ledd, og kan imøtekommes ved å endre § 40 første ledd slik:

«Kommunen kan bare gi tillatelser etter kapittel 5 for et avgrenset tidsrom. Tillatelser etter §§ 27 til 30, §§ 32 til 35 og §§ 37 til 39 kan gis for inntil fire år. Tillatelser etter § 31 kan gis for inntil åtte år.»

Med denne formuleringen må tillatelser til godstransport til fritidsbolig ha en tidsbegrensning, men loven vil ikke sette noen øvre grense for hvor lang varighet slike tillatelser kan ha. Alternativet, å knytte varighet til eierskap av fritidsboligen, vil kunne skape utfordringer, da kommunen ikke nødvendigvis har oversikt over når fritidsboliger selges.

Å fjerne tidsbegrensning for tillatelser til transport til fritidsbolig vil medføre at forutsetningene og vilkårene for tillatelsen, samt behovet for motorferdselen, ikke jevnlig blir vurdert, slik tilfellet vil være dersom man beholder krav om maksimal varighet på åtte år. Angivelse av varighet sikrer at ny kunnskap om natur eller utvikling i miljøvennlig teknologi vil kunne tas hensyn til, og at man jevnlig kan gjøre nye vurderinger av den samlede belastningen motorferdselen har i kommunen. Dette er med på å sikre det lokale selvstyret. Kommunen vil riktignok fortsatt ha omgjøringsmyndighet etter lovforslaget § 46, men bruk av denne forutsetter at kommunen er kjent med mulige årsaker til at tillatelsen bør omgjøres. Det er derfor grunn til å tro at det er enklere å fange opp behov for endringer i et tillatelsesregime dersom søker må innhente ny tillatelse etter et visst tidsrom.

6. Hvordan må lovforslaget endres for at krav om kjørebok fjernes?

Lovforslaget stiller ikke direkte krav om bruk av kjørebok. Lovforslaget stiller i § 40 andre ledd siste setning krav om at kommunene kommunen, i tillatelser med antallsbegrensninger, skal stille krav om at turer skal registreres på forhånd. Det er altså opp til kommunen selv å velge hvilke registreringsløsninger som skal brukes. Det stilles ikke krav om bruk av fysisk kjørebok. Digitale løsninger vil kunne tjene til dette formålet også.

Krav om forhåndsregistrering av turer kan fjernes ved å stryke § 40 andre ledd siste setning. Jeg vil imidlertid understreke at et krav om antallsbegrensning for visse tillatelsestyper har liten betydning dersom det ikke samtidig gis regler som sørger for at slike begrensninger kan kontrolleres. Krav om registrering av turer er etterspurt av Statens naturoppsyn, som mener at dette må gjøres på en måte som hindrer omgåelser. De peker på at det ellers er umulig å ta stilling til om en person som stoppes på en kontroll er på tur nr. 1, 5 eller 30. Jeg vil videre understreke at et krav om registrering av turer altså ikke er et rapporteringskrav for kommunen, men et kontrolltiltak mellom den som kjører og kontrollmyndighetene (SNO), og først og fremst ment som et tiltak for å sikre lovlig motorferdsel. Et krav om at det for vedtak med antallsbegrensning skal stilles krav om registrering av turer, vil ikke medføre noe mer ressursbruk for kommunen. Isolert sett er forhåndsregistrering av turer praktisk svært viktig av kontrollhensyn for å sikre at antallskravet kommunen setter i sine tillatelser overholdes.

Dersom registrering av turer skal fjernes som et *krav*, mener jeg bestemmelsen fortsatt, av pedagogiske årsaker, bør synliggjøre at kommunen har anledning til å fastsette vilkår om dette. En måte å gjøre dette på er å endre lovforslaget ved å fjerne § 40 andre ledd siste setning og heller endre § 40 fjerde ledd på denne måten:

«Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.»

På den måten vil det synliggjøres at kommunene har denne muligheten, og at det oppfordres til å stille slike krav, uten at dette er pålagt.

7. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres slik at kommunen kan gi tillatelse til barmarkskjøring i etablerte ferdselsårer eller kjørespor?

Med unntak av særregelen for kjøring i utmarksnæring i Finnmark i [motorferdselloven § 5a](#), har dagens motorferdselregelverk ingen bestemmelse som gir kommunen noen særskilt adgang til å gi tillatelse til barmarkskjøring i etablerte ferdselsårer eller kjørespor, som ikke regnes som traktorvei. Eventuelle tillatelser til dette må gis etter den generelle dispensasjonsbestemmelsen i [motorferdselloven § 6](#) og forutsetter at vilkårene der er oppfylt.

Lovforslaget kapittel 5 har flere bestemmelser som gir kommunen mulighet til å gi tillatelser på alle underlag, og dermed også til barmarkskjøring i etablerte ferdselsårer eller kjørespor for bestemte formål. Jeg viser her til §§ 29, 32-35 og 38. I § 55 foreslås det videre en

forskriftshjemmel som gir departementet myndighet til å gi kommunene i Nord-Troms og Finnmark mulighet til å gi tillatelser langs «opparbeidede barmarkstraseer».

I tillegg gir dispensasjonsbestemmelsen i § 39 kommunen anledning til å gi tillatelse til motorferdsel på alle underlag uavhengig av formål, så lenge motorferdselen er strengt nødvendig for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil gi nevneverdig skade på naturen, eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk kulturutøvelse.

Jeg forstår det derfor slik at spørsmålet er hvilke endringer som må gjøres for at øvrige bestemmelser i kapittel 5 også skal åpne for barmarkskjøring i etablerte ferdselsårer og kjørespor.

Dersom spørsmålet gjelder hvilke endringer som må gjøres for at de øvrige bestemmelsene også skal åpne for kjøring på etablerte ferdselsårer eller kjørespor, vil dette kunne gjøres ved å legge inn dette blant underlagene som er angitt i bestemmelsen. Jeg vil imidlertid påpeke at begrepet «etablert ferdselsåre» språklig sett er svært vidt. Hvis dette skal tolkes ordrett vil det for eksempel også omfatte turstier og merkede ruter i fjellet og dermed et svært stort potensial for naturskade og konflikt med friluftsliv. Jeg vil derfor ikke anbefale at Stortinget vedtar en slik endring uten nærmere utredning og forarbeider som gir nærmere anvisning på hva som ligger i uttrykkene.

8. Vil statsforvalteren ha innsigelsesrett i forbindelse med kommunens forskrifter gitt i medhold av §§ 27-39 i lovforslaget?

Paragrafene 27-39 gir ikke kommunen adgang til å gi forskrift, men til å gi tillatelser gjennom enkeltvedtak, se kommentarene til de aktuelle bestemmelsene på side 295-302 i proposisjonen. Innsigelse er ikke aktuelt ved enkeltvedtak.

9. Hvordan kan § 26 i forslaget til ny motorferdsellov endres slik at kommunen har adgang til å utvide sesongen for snøskuterløyper etter eget skjønn?

Jeg peker for det første på at regjeringens forslag i § 26 tredje ledd er en liberalisering sammenlignet med dagens regler og praksis ved at det gir kommunene en myndighet de ikke har i dag. I dag kan Statsforvalteren i Troms og Finnmark utvide sesongen i skuterløypene i regionen etter søknad, se omtale i proposisjonen punkt 9.3.1.6. Lovforslaget innebærer at sesongslutt i utgangspunktet er henholdsvis 5. mai eller 25. april slik som det er i dag, men at *kommuner i hele landet* får mulighet til å utvide sesongen frem til 16. mai hvis forholdene ligger til rette for det.

Dersom kommunen skal ha adgang til å utvide sesongen for snøskuterløyper utover 16. mai kan dette gjøres ved å stryke sluttdatoen 16. mai fra lovteksten.

En slik endring kan medføre økt motorferdsel i en sårbar tid for natur og dyreliv. En slik endring vil dessuten bryte med den enigheten som departementet har oppnådd med Norske Reindriftssamers Landsforbund (NRL) og vil kunne skape reaksjoner. NRL mener for øvrig at

vanlig sesongslutt i sentrale områder for reindriften bør være 15. april og ikke 25. april. Jeg vil uansett sterkt fraråde at sluttdato for utvidelse strykes. Utvidelse av sesongen bør uansett skje etter gode og involverende prosesser med reindriften og andre. Jeg påpeker at i den grad en utvidelse av sesongen påvirker samiske interesser direkte vil det foreligge konsultasjonsplikt for kommunen.

10. Hvordan kan § 16 i forslaget til ny motorferdsellov endres slik at kommunen gis mulighet til å gi forskrift om hvilke hjelpemidler som omfattes av første ledd utover forskrift fra departementet?

Forslaget § 16 første ledd åpner for motorferdsel uten tillatelse for «hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne, dersom ferdsel med hjelpemidlet ikke gjør nevneverdig større skade enn ferdsel til fots». Etter andre ledd kan departementet gi forskrift om hvilke hjelpemidler som omfattes. Denne forskriftshjemmelen er tatt inn for å kunne gi en sikker avklaring i grensetilfeller, og dermed gjøre regelverket enklere å forholde seg til for rullestolbrukere og andre med behov for hjelpemidler.

Jeg forstår spørsmålet dithen at det spørres om hvordan forslaget kan endres slik at kommunen får kompetanse til å gi en slik forskrift i tillegg til departementets kompetanse. En slik endring kan gjøres ved å legge til «og kommunen» etter «departementet» i § 16 andre ledd.

Jeg vil imidlertid sterkt fraråde en slik endring. Formålet med forskriftshjemmelen er som nevnt over å gjøre regelverket enklere å forholde seg til for dem det gjelder. En regel som åpner for at hva som er lovlige hjelpemidler varierer fra kommune til kommune, vil tvert imot føre til at regelverket blir vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Jeg kan videre ikke se at spørsmålet om hva som er et hjelpemiddel som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne og som ikke gir nevneverdig større skade enn ferdsel til fots, er et noe som det er naturlig å avgjøre ut fra et lokalpolitisk skjønn.

11. Hvordan kan § 15 i forslaget til ny motorferdsellov endres slik at det ikke er nødvendig med en tinglyst hogstrett for at § 5 ikke skal komme til anvendelse, men at heller en avtalefestet rett holder?

Lovforslaget § 15 første ledd kan endres ved å bytte ut «tinglyst» med «avtalefestet». Jeg vil imidlertid peke på at den som har en avtalefestet hogstrett vil kunne søke om tillatelse til motorferdsel for uthenting av ved etter lovforslaget § 38, hvor kommunen kan gi tillatelse til vedtransport på alle underlag. En slik todeling av hjemmelen for transport av ved sikrer at all vedtransport skjer på en måte som er mulig å kontrollere. Jeg mener derfor at det ikke er behov for den utvidelsen som her foreslås.

Jeg mener videre at det er uklokt å utvide § 15 til å også omfatte den med avtalefestet hogstrett, da dette innebærer en vesentlig utvidelse av direktehjemmelen. Endringsforslaget vil derfor kunne gi betydelig mer motorferdsel enn vårt opprinnelige forslag. En slik regel er dessuten svært enkel å omgå, ved at en avtale om hogstrett kan konstrueres. En forutsetning for en slik utvidelse bør derfor være at det samtidig stilles dokumentasjonskrav

for denne typen avtaler. Et slikt krav bør innebære at skriftlig dokumentasjon på den aktuelle avtalen foreligger før motorferdselen skjer, og at avtalen kan fremvises, enten skriftlig eller elektronisk, på forespørsel fra kontrollmyndighetene.

12. Hvordan kan §§ 19-24 i forslaget til ny motorferdsellov endres slik at kommunen ikke trenger å bruke plan- og bygningsloven for å tillate motorferdsel, men heller kan bruke kommunal forskrift for å åpne for aktuell motorferdsel?

Spørsmålet innebærer at man går bort fra regjeringens forslag om at kommunen skal benytte seg av plan- og bygningsloven (pbl) for å åpne for motorferdsel, og at dette i stedet gjøres gjennom forskrifter med hjemmel i motorferdselloven. Lovforslaget vil da i større grad vil ligne dagens system. Dette er en omfattende endring av lovforslaget og derfor krevende å svare fullstendig på. Et avgjørende spørsmål for utformingen av slike forskrifter er hvilke rammer og eventuelle overprøvningsmuligheter som skal stilles en slik alternativ løsning. Dette har ikke vært utredet. Det er heller ikke gitt at det skal være samme løsning for de ulike formålene som § 19-24 omfatter. Jeg mener for eksempel av øvingsområder og motorsportområder er svært godt egnet for kobling til pbl., da dette er arealfastsettelse som ofte uansett gjøres i plan. Pbl-prosessen er ment å sikre saksbehandlingsregler, involvering og innsigelsesmuligheter ved spørsmål av nasjonal eller vesentlig regional betydning. For å sikre natur og friluftslivsinteresser må en forskriftsløsning i utgangspunktet innebære tilsvarende mekanismer.

Under følger en kort oversikt over dagens regler, lovforslaget og alternativ løsning for å tillate motorferdsel for de ulike formålene uten bruk av plan- og bygningsloven.

Preparering for friluftsliv- og idrettsaktiviteter		
<i>Dagens regler</i>	<i>Regjeringens forslag</i>	<i>Alternativ løsning:</i>
Motorferdselloven § 3 første ledd bokstav e: Skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser kan opparbeides og prepareres av enkelte aktører direkte uten søknad	Direkte adgang for preparering av skiløyper og skibakker hvis kommunen har åpnet i arealplan (§ 19) Kommunen kan alternativt gi tillatelse (§ 30)	Anbefaler ikke forskrift, men i stedet fastsette en direktehjemmel, tilsvarende bestemmelsen som gjelder i dag og plassere denne i ny lov kapittel 3. Se svar på spørsmål 15 under.
Begrenset adgang til å preparere områder for andre friluftslivsaktiviteter enn skiløyper og skibakker på snødekt mark (feks. hundekjøring, skøytebaner, gåtraseer). Dispensasjonshjemmel åpner ikke egentlig for dette.	Direkte adgang for preparering av løyper og områder for friluftslivsaktiviteter hvis kommunen har åpnet i arealplan (§ 19)	Fastsette en ny bestemmelse i kapittel 5 som åpner for at kommunene kan tillate preparering for andre friluftslivsaktiviteter enn skiløyper og skibakker på snødekt mark.

Snøskuterløyper og rastesoner		
<i>Dagens regler</i>	<i>Regjeringens forslag</i>	<i>Alternativ løsning</i>
Snøskuter kan brukes på vinterføre i snøskuterløyper som er fastsatt i kommunale forskrifter med hjemmel i motorferdselloven § 4a og motorferdselforskriften § 4a	Direkte adgang til motorferdsel i snøskuterløyper og rastesoner som er fastsatt som reguleringsplan etter plan- og bygningsloven (§ 20).	Fastsette at forbudet i § 5 ikke gjelder motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i <ol style="list-style-type: none"> løyper og tilhørende rastesoner som er fastsatt i kommunal forskrift. løyper og rastesoner som er fastsatt i kommunal forskrift med hjemmel i gammel lov § 4a. <p>Rammene for forskrifter etter bokstav b bør kombinere regler i lovforslaget (for eksempel § 25 andre ledd) og de krav til utredning og overprøving som gjelder i dagens motorferdselforskrift.</p>

Øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring		
<i>Dagens regler</i>	<i>Regjeringens forslag</i>	<i>Alternativ løsning</i>
Statsforvalteren kan i forskrift fastsette områder for øvingsområder for snøskuterførerkort, etter forslag fra kommunene.	Direkte adgang til motorferdsel som inngår i obligatorisk øvelseskjøring i øvingsområder som kommunen har fastsatt i reguleringsplan (§ 21)	Fastsette at forbudet i § 5 ikke gjelder motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er vedtatt i kommunal forskrift. <p>Rammene for den kommunale forskriften bør kombinere regler i lovforslaget (for eksempel § 25 andre ledd) og de krav til utredning og overprøving som gjelder for snøskuterløyper etter dagens motorferdselforskrift.</p>

Motorsport		
<i>Dagens regler</i>	<i>Regjeringens forslag</i>	<i>Alternativ løsning</i>
Kommunen kan gi dispensasjon til motorsport i utmark etter motorferdselloven § 6 eller	Direkte tillatt med motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av	Fastsette at forbudet i § 5 ikke gjelder motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den organiserte idretten i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i lokale forskrifter.

motorferdselforskriften § 6. Strengt vilkår.	den organiserte idretten i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i reguleringsplan (§ 22)	Rammene for den kommunale forskriften bør kombinere regler i lovforslaget (for eksempel § 25 andre ledd) og de krav til utredning og overprøving som gjelder for snøskuterløyper etter dagens motorferdselforskrift.
--	---	--

Landingsplasser		
<i>Dagens regler</i>	<i>Regjeringens forslag</i>	<i>Alternativ løsning</i>
Kommunen kan gi forskrift om adgang til landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag. Forskriften sendes til statlige fagmyndighet for uttalelse, og deretter eventuelt til godkjenning hos Statsforvalteren (motorferdselloven § 5 andre ledd). Heliskiing (transport av skiløpere ol. til topper, utsiktspunkter ol) forbudt, jf. egen forskrift.	Direkte tillatt med landing og start på landingsplasser som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven (§ 23). Forbud mot heliskiing videreført i § 25 siste ledd.	Fastsette at forbudet i § 5 ikke gjelder start og landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i kommunal forskrift med hjemmel i denne lov. Rammene for den kommunale forskriften bør kombinere regler i lovforslaget (for eksempel § 25 andre ledd) og de krav til utredning og overprøving som gjelder for snøskuterløyper etter dagens motorferdselforskrift.

Små vann		
<i>Dagens regler</i>	<i>Regjeringens forslag</i>	<i>Alternativ løsning</i>
Kommunen kan åpne for motorferdsel med motorfartøy på små vann (under 2 kvadratkilometer) på avgrensede vilkår: <ul style="list-style-type: none"> - i forskrift ved «særlige grunner», jf. motorferdselloven § 5 første ledd bokstav b. Forskriften sendes til statlige fagmyndighet for uttalelse, og deretter eventuelt til godkjenning hos 	Direkte tillatt med motorferdsel på små vann fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven (§ 24).	Fastsette at forbudet i § 5 ikke gjelder motorferdsel på små vann som er fastsatt i kommunal forskrift med hjemmel i denne lov.

<p>Statsforvalteren (motorferdselloven § 5 andre ledd).</p> <ul style="list-style-type: none"> - i forskrift eller gjennom enkelttillatelse motorfartøy med elektrisk motor med liten effekt. 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, jf. motorferdselloven § 5 tredje ledd 		
--	--	--

Jeg gjør oppmerksom på at lovforslaget også innebærer at begrensninger på motorferdsel som eller tillatt på åpne vann etter § 18, også er foreslått at skal fastsettes i arealplaner etter plan- og bygningsloven. I dag gjøres slike begrensninger i forskrift, jf. motorferdselloven § 4 siste ledd siste setning. Dersom slike begrensninger heller ikke skal fastsettes gjennom arealplan etter pbl. må § 18 siste ledd omformuleres slik at begrensninger fastsettes i kommunal forskrift. Lovforslaget legger opp til at begrensninger som er vedtatt med hjemmel i dagens lov står ved lag i inntil 5 år (§ 57 første ledd).

13. Hvordan my §§ 18 og 23, ev. andre paragrafer, endres slik at sjøfly har samme tilgang til da samme landingsplasser som det de har i dag?

Dagens motorferdsellov har ikke egne regler for start og landing med luftfartøy på vann, men regulerer dette likt som start og landing på land, se omtale i proposisjonen om dette i punkt 8.15. Landing med sjøfly er etter dagens regelverk derfor tillatt gjennom:

- Direktehjemlene i motorferdselloven § 4 første ledd (for eksempel for redningstjenesten)
- Der det er opprettet landingsplass på vassdrag med hjemmel i motorferdselloven § 5 første ledd bokstav a
- Der kommunen har gitt dispensasjon etter motorferdselloven § 6 («særlige grunner»)
- Der det er landingsplass med konsesjon etter luftfartsloven gjelder ikke motorferdselloven (motorferdselloven § 2 femte ledd)

Regjeringens lovforslag innebærer ikke en innstramming, men tvert imot en liberalisering av adgangen til å lande og starte med sjøfly sammenlignet med dagens regler fordi lovforslaget er gjort gjennomgående mer teknologinøytralt. Dette innebærer at der det er åpnet for motorferdsel på åpent vann vil det bety at det er tillatt med start og landing med sjøfly. Landing og start med sjøfly er dermed tillatt i en rekke sammenhenger, for eksempel uten søknad for uthenting av storvilt § 11 første ledd bokstav d, der kommunen har fastsatt en

landingsplass eller motorsportområde i reguleringsplan (§ 22 eller § 23) eller ved kommunal tillatelse til utmarksnæring (§ 28). Der det er gitt konsesjon etter luftfartregelverket gjelder heller ikke motorferdselloven, se § 3 andre ledd. Av hensyn til natur- og friluftslivsinteresser, og også av sikkerhetshensyn, er det likevel ikke foreslått at det *generelt* skal være tillatt med landing og start med sjøfly på vann uten at det er knyttet til et konkret formål. Det er begrunnelsen for hvorfor § 18 første ledd, som gir et generelt unntak for motorferdsel på visse åpne vann, ikke omfatter start og landing med luftfartøy. Regjeringen valgte å ikke følge utvalget på dette punkt etter stor motstand i høringen, blant annet fra natur- og friluftslivsorganisasjoner og reindriftsorganisasjoner.

Dersom start og landing med luftfartøy likevel skal være tillatt etter § 18 første ledd må unntaket for start og landing med luftfartøy strykes. For å videreføre en adgang til å lande på landingsplasser som er vedtatt med hjemmel i motorferdselloven § 5 i dag, kan dette fastsettes som reguleringsplan. Dersom det ikke er ønskelig å vedta slike landingsplasser gjennom plan- og bygningsloven, eller dersom adgang til å bruke landingsplasser uten videre prosess er det spørsmålet sikter til, viser jeg til mitt svar om dette under spørsmål 12.

14. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres slik at helikopteret har samme tilgang til å bruke de landingsplasser som er tillatt i dag?

På samme måte som beskrevet under mitt svar på spørsmål 13, er start og landing med helikopter tillatt etter dagens regelverk gjennom:

- Direktehjemlene i motorferdselloven § 4 første ledd (for eksempel for redningstjenesten)
- Der det er opprettet landingsplass på vassdrag med hjemmel i motorferdselloven § 5 første ledd bokstav a
- Der kommunen har gitt dispensasjon etter motorferdselloven § 6 («særlige grunner»)
- Der det er landingsplass med konsesjon etter luftfartsloven gjelder ikke motorferdselloven (motorferdselloven § 2 femte ledd)

Også på dette punkt innebærer regjeringens lovforslag ikke en innstramming, men tvert imot en liberalisering av adgangen til å lande og starte med helikopter sammenlignet med dagens regler fordi lovforslaget er gjort gjennomgående mer teknologinøytralt. Jeg viser videre til mitt svar på spørsmål 12 og 13 på dette punkt.

15. Hvordan kan § 19 Preparering av løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter formuleres slik at det som omfattes av paragrafen har et generelt unntak fra forbudet mot motorferdsel etter § 5 slik paragrafene i kapittel 3 har?

Slik regjeringens forslag er formulert er det et direkte unntak fra forbudet i § 5 for preparering av løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter dersom kommunen har fastsatt slike løyper eller områder i arealplan (kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan eller begge deler). Etter mitt syn er bruk av plan- og bygningslovens prosesser egnet til å avklare plassering og omfanget av motorferdsel i slike løyper og områder. Dersom bruk av plan- og bygningsloven ikke er ønskelig, viser jeg til mitt svar på spørsmål 12, der jeg i stedet foreslår å splitte denne bestemmelsen opp i henholdsvis en bestemmelse for motorferdsel som er

direkte tillatt og en tillatelseshjemmel. Jeg foreslår en slik løsning i stedet for en alternativ forskriftsløsning, fordi jeg anser dette som mindre byråkratisk samtidig som det ivaretar en viss kommunal kontroll på omfanget av motorferdselen i utmark og vassdrag.

Bakgrunnen for dette alternativet er blant annet at preparering av skiløyper og alpinbakker for allmennheten og for konkurranser i dag er direkte tillatt for enkelte aktører, men oppkjøring av for eksempel hundekjøringsløyper etc. i prinsippet ikke er noe dagens regelverk åpner for. Uten en avgrensning til konkrete aktører eller aktiviteter vil en direktehjemmel for alle friluftsliv- og idrettsaktiviteter innebære en stor utvidelse av adgangen til motorferdsel i utmark og vassdrag og dessuten redusere muligheten for kommunalt selvstyre på området.

16. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres slik at utkjøring og tilsyn med jervebåser ikke omfattes av forbudet mot motorferdsel i § 5?

Jeg legger til grunn at spørsmålet retter seg mot bestemmelsen som i dag finnes i motorferdselsforskriften § 5c og som ikke er foreslått videreført som en egen hjemmel i foreliggende lovforslag. I dag er motorferdsel knyttet til slike formål tillatelsesbasert og kun mulig å tillate på vinterføre med snøskuter. Det er svært få tillatelser som gis til dette formålet i dag, og departementet har derfor lagt til grunn at behovet for motorferdsel til slike formål kan dekkes av dispensasjonshjemmelen i § 39. En slik løsning er også mer fleksibel enn dagens regel. Se omtale i proposisjonen punkt 8.8.4.5.

Dersom motorferdsel til et slikt formål ikke skal omfattes av forbudet mot motorferdsel kan det gis et unntak fra dette som egen bestemmelse i kapittel 3. Ved en slik løsning vil det være vanskelig å kontrollere om omfanget av motorferdselen er lovlig. Dersom det ikke anses tilstrekkelig at kommunene kan gi dispensasjon til dette formålet, anbefaler jeg derfor at det utformes som en tillatelseshjemmel som plasseres i kapittel 5.

17. Hvordan må forslaget til ny motorferdsellov endres for at dagens definisjon av utmark beholdes?

Jeg legger til grunn at spørsmålet knytter seg til forholdet mellom definisjonen av utmark i gjeldende motorferdsellov og forslaget til ny motorferdsellov. Definisjonen av utmark i lovforslaget er den samme som etter dagens lov, jf. gjeldende motorferdsellov § 2 andre og tredje ledd. Det er kun gjort en mindre justering ved at begrepet «skogplantefelt» nå regnes som utmark, i samsvar med endring i friluftsloven § 1 a ved endringslov 16. september 2011 nr. 41. Det er altså ikke behov for endringer i lovforslaget for at dagens definisjon av utmark i motorferdselloven beholdes.

18. Hvordan må forslaget til ny motorferdsellov endres for at setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark ikke skal regnes som utmark etter loven?

Definisjonen av utmark står i lovforslaget § 2 tredje ledd. For å gjøre endringen som forespurt, kan man ta ut følgende setning fra § 2 tredje ledd: «Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, skal regnes som utmark etter loven her.» Jeg vil

imidlertid innledningsvis presisere at dette ikke er et nytt forslag, men en videreføring av utmarksbegrepet i dagens motorferdsellov.

En slik endring vil innebære at slike arealer vil regnes som innmark i alle tilfeller, og falle utenfor motorferdsellovens virkeområde. Det vil være en innskrenking av motorferdsellovens virkeområde sammenlignet med dagens lov.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at begrunnelsen for at slike områder skulle omfattes av gjeldende motorferdsellov, var blant annet at slike arealer som ofte er velegnet for motorferdsel, for eksempel for landing med luftfartøy, jf. Ot.prp. nr. 45 (1976-1977) s. 33. Dette gjelder fremdeles. Motorferdsel på slike arealer kan være like forstyrrende for natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse, som motorferdsel i utmarksområdene som omringer dem, kan være. Jeg vil presisere at en rekke former for motorferdsel vil være tillatt på disse arealene selv om de anses som utmark i motorferdselloven. For eksempel motorferdsel i jordbruksnæring, eller kjøring til hytte etter tillatelse. Videre er det bare *ferdsel med motoriserte transport- og fremkomstmidler* som faktisk er forbudt. Å klippe gresset på egen hustomt eller setervoll med plentraktor, vil for eksempel ikke være forbudt.

19. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres for at motorferdsel på veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil og veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil, ikke regnes som utmark eller på annen måte unntas fra forbudet mot motorferdsel?

For å gjøre endringen som forespurt kan man ta ut følgende to setninger fra lovforslaget § 2 tredje ledd: «Det samme gjelder veier i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og veier i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil».

Jeg vil imidlertid sterkt fraråde en endring som dette. I et slikt tilfelle vil man stå igjen med at frilufslovens definisjon av utmark gjelder fullt ut. Frilufsloven inneholder ingen klar definisjon av om en bilvei, eller vei generelt, er å anse som innmark eller utmark. Dersom motorferdselloven ikke skal definere når en vei er å anse som utmark og ikke, er man overlatt til å tolke frilufsloven for å finne ut av om man er innenfor eller utenfor lovens virkeområde. Dette er en uforutsigbar og uklar løsning som hverken publikum eller kommunene er tjent med. Det bør være så enkelt som mulig å vite om man er innenfor eller utenfor lovens virkeområde. Det er derfor etter mitt syn helt nødvendig at motorferdselloven, som i dag, inneholder en definisjon av når en vei skal anses som utmark.

Jeg vil også sterkt fraråde en løsning der veier som ikke er brøytet for kjøring med bil, faller utenfor lovens virkeområde. Ubrøytete veier går i ett med naturen om vinteren. Begrunnelsen for at veier som ikke er brøytet for kjøring med bil anses som utmark, er at vinteren er en periode hvor naturen og dyrelivet er særlig sårbart. Selv om sårbarhet mellom arter varierer, vet man at menneskelig ferdsel kan skape stress og forstyrre fugler og dyr, som igjen kan påvirke deres reproduksjon, atferd og overlevelse. Flere steder holdes veier vinterstengt nettopp på grunn av hensyn til natur.

I dag finnes det totalt 9 900 km snøskuterløype i Norge. Til sammenlikning finnes det ifølge Statistisk sentralbyrå om lag 50 000 km med skogsbilvei, og rundt 100 000 km med private veier. I tillegg til dette kommer det offentlige veinettet. Det finnes ingen oversikt over hvor stor andel av disse veiene som holdes ubrøytet om vinteren, men man kan trygt anta at omfanget ubrøytete veier utgjør svært store områder.

Å definere disse arealene ut av motorferdsellovens virkeområde vil innebære en betydelig innskrenking av lovens virkeområde sammenliknet med i dag, og vil sannsynligvis føre til økt motorferdsel i utmark. Det innebærer i praksis at enhver ubrøytet bilvei blir en snøskuterløype på vinteren. Dette kan ha svært negative konsekvenser for natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Videre innebærer det at motorferdsellovens aktsomhetskrav ikke vil gjelde. Kommunene mister myndighet til å regulere motorferdsel på disse arealene, som vil redusere det lokale selvstyret. Man har ikke full oversikt over hvordan ubrøyta veier brukes vinterstid, men mange steder kjøres det for eksempel skiløyper på snødekte skogsbilveier. En slik løsning kan derfor skape nye interessekonflikter.

Jeg vil understreke at lovforslaget åpner for at kommunen kan tillate motorferdsel på ubrøytete veier dersom de ønsker det, ved å etablere en snøskuterløype der. Motorferdsel på ubrøytet vei er også tillatt til de ulike ferdselsformålene i loven. På den måten kan kommunene selv bestemme om og hvor de ønsker å åpne for motorferdsel, samtidig som man får tatt hensyn til natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse.

20. Hvordan må forslaget til ny motorferdsellov endres for at «oppsyns- og tilsynsoppdrag» gitt via et departement kan omfattes av § 9?

Lovforslaget § 9 hjemler nødvendig motorferdsel for en rekke ulike offentlige oppgaver. Herunder motorferdsel for Statens naturoppsyn og lovhjemlet kontroll med regelverk. Lovforslaget § 9 inneholder ingen hjemmel for oppsyns- og tilsynsoppdrag gitt av et departement. For at dette skal omfattes, må bestemmelsen endres.

Jeg anbefaler i så tilfelle at § 9 gis et nytt andre ledd hvor departementet gis myndighet til å gi forskrift om tillatelse til motorferdsel for andre offentlige oppgaver enn de som omfattes av § 9 første ledd. En slik bestemmelse kan for eksempel ha følgende ordlyd:

«Departementet kan gi forskrift om nødvendig motorferdsel for andre offentlige oppgaver».

Jeg har merket meg innspillene fra blant annet Statskog SF i komitéhøringen, og legger til grunn at spørsmålet har sin bakgrunn i dette. Statskog SF har flere oppsyns- og tilsynsoppgaver i oppdrag fra Landbruks- og matdepartementet. Jeg opplyser for ordens skyld at motorferdsel i forbindelse med utførelse av disse oppgavene vil kunne omsøkes etter flere hjemler i lovforslaget. Drift av hyttenettverket vil for eksempel kunne omsøkes etter lovforslaget § 28. Dersom det er ønskelig å åpne for motorferdsel til dette formålet uten søknad, mener jeg det er mest treffende å regulere dette i forskrift. Alternativet, som Statskog SF også foreslo i høringen til Motorferdsellovutvalgets forslag, om å gi et unntak

direkte i § 9 for «oppsyns- og tilsynsoppdrag bestemt av departementene», mener jeg er såpass vidt at det er vanskelig å overskue omfanget av dette. Det kan også skape utilsiktede unntak og uklare grenser opp mot de øvrige offentlige oppgavene lovforslaget åpner for motorferdsel for.

21. Hvordan kan forslaget til ny motorferdsellov endres for at motorferdsel i forbindelse med utmarksnæringer som sanking, jakt, fangst og fiske kan få kommunal til

(Siste del av spørsmålet mangler, men jeg legger til grunn at det her menes «kommunal tillatelse».)

Etter forslaget § 28 kan kommunen gi tillatelse til «godstransport i utmarksnæring». Med utmarksnæring menes blant annet «næringsmessig høsting av utmarksressurser som vilt, fisk, bær mose og lignende», se kommentaren til § 28 på side 296 i proposisjonen. Jeg kan derfor ikke se at det er nødvendig med noen endring i forslaget for at utmarksnæringene skal kunne få kommunal tillatelse til motorferdsel.

22. Hvordan må § 54 første ledd i forslaget til ny motorferdsellov endres for at det kun skal åpnes for bøter etter denne bestemmelsen, og hvordan må § 58 Endringer i andre lover endres for å samsvare med dette?

For at overtredelser av motorferdselloven bare skal kunne møtes med bøter kan paragraf § 54 endres ved å fjerne «eller fengsel inntil ett år» i første ledd, samt ved å stryke hele andre ledd. Jeg mener likevel viktige grunner tilsier at overtredelser av motorferdselloven bør kunne møtes med frihetsstraff.

Dagens straffenivå (kun bøter) reflekterer ikke de skader og ulemper slik motorferdsel *kan* gi, for eksempel skader på rein i kalvingstiden, fugler i den sårbare hekketiden, uopprettelige kjørespor i våtmark eller ødeleggelse av livsmiljøet for sårbare arter. Straffenivået har dessuten ikke tilstrekkelig avskrekkende effekt, og regelverket har lav respekt i enkelte miljøer. Straffenivået i motorferdselloven er videre langt lavere enn i sammenlignbart miljøregelverk, noe som kan sende et uheldig signal. En annen vesentlig utfordring med dagens straffenivå er at det avskjærer muligheten til politiets bruk av viktige etterforskningsmidler, som ransaking og pågripelse.

Jeg mener derfor at overtredelser av motorferdselloven bør kunne møtes med fengselsstraff. Jeg understreker at en strafferamme angir den maksimale straffen man kan få for overtredelse av loven, og at de færreste lovbrudd vil kunne møtes med fengsel selv om strafferammen skulle åpne for dette. Bøter eller overtredelsesgebyr vil fortsatt være den normale reaksjonen for overtredelser av loven i de aller fleste tilfeller, og fengselsstraff skal være forbeholdt et fåtall alvorlige lovbrudd, slik som bevisst bruk av motorferdsel til å forårsake skade på natur eller samiske kulturminner, eller bevisst bruk av tunge skogsmaskiner for å ødelegge natur. Mindre overtredelser av loven, som å kjøre noe utenfor snøskuterløypa eller å kjøre en tur mer enn man har fått tillatelse til, vil ikke kunne møtes med fengselsstraff. Dette har vi gjort svært tydelig i forarbeidene til straffebestemmelsen.

Et alternativ som reduserer straffenivået og dermed imøtekommer den kritikken forslaget har fått, men som samtidig sikrer at politiet får etterspurte etterforskningsmidler og som reflekterer alvorligheten slik miljøkriminalitet kan innebære, er en strafferamme på bøter eller fengsel inntil ett år for alle typer overtredelser. Et slikt alternativ vil ikke skille mellom grove og alminnelige overtredelser i lovteksten, men i innstillingen vil det kunne gis tydelige føringer for hvilke overtredelser som skal møtes med bøter eller fengsel. Paragraf 54 kan i så fall se slik ut:

«Med bøter eller fengsel inntil ett år straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i §§ 5, 6, 49 og 50, rammer for motorferdsel som nevnt i § 18 andre ledd og §§ 19 til 24 eller forskrift som nevnt i § 8 første og andre ledd, § 11 tredje ledd, § 17 andre ledd, § 26 tredje ledd og § 55, eller som ikke overholder vilkår i tillatelser gitt etter kapittel 5 eller etter forskrifter gitt i medhold av § 55.»

Dersom straffebestemmelsen endres slik at overtredelser kun kan møtes med bøter eller med bøter *eller* fengsel inntil ett år, slik jeg har skissert over, vil det ikke være nødvendig å endre straffeprosessloven § 67, slik vi har foreslått i lovforslaget § 58 nr. 2. I begge disse tilfellene vil politiet avgjøre spørsmål om tiltale, jf. strpl. § 67 andre ledd bokstav a. I så fall kan lovforslaget § 58 nr. 2, fjernes.

23. Hvordan kan § 17 endres slik at 1. elsykkel i utmark generelt er tillatt 2. kommunen kan gi forskrift til forbud for elsykkel i hele eller deler av utmark og hele eller deler av året 3. og at kommunen har et spesielt ansvar for å se til at slik aktivitet ikke er til vesentlig skade eller ulempe for reindriften og villrein?

Forslaget § 17 åpner i utgangspunktet for bruk av elsykler overalt i utmark og vassdrag, unntatt i villreinområder og i områder der bruken vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Etter paragrafens andre ledd kan kommunen gi forskrift som regulerer eller forbyr bruk av elsykkel i hele eller deler av utmarka.

Jeg forstår spørsmål 1 slik at det spørres om hvordan forskriften kan endres slik at det er lov å bruke elsykkel også i villreinområder og i områder der bruk av elsykkel vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. En slik endring kan gjøres ved å stryke andre setning i lovforslaget. Jeg vil likevel peke på at en slik endring må antas å få negative virkninger for både for villrein og for reindrift. Jeg vil derfor ikke anbefale at Stortinget gjør en slik endring.

Når det gjelder spørsmål 2 følger det allerede av forslaget at kommunen kan gi forskrift om forbud mot bruk av elsykkel. Bestemmelsen setter ingen begrensninger for hvordan et slikt forbud utformes, og det er dermed mulig å begrense det til deler av året. Det kreves dermed ingen endring i § 17 for at kommunen skal gi en slik forskrift som det spørres etter.

Når det gjelder spørsmål 3, viser jeg til at motorferdselloven etter forslaget § 1 skal ha som formål å sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, legger til rette for samisk kultur utøvelse og tar hensyn til friluftslivet. Som motorferdselsmyndighet vil det være kommunens ansvar å sørge for at disse målene

ivaretas. Kommunen vil dermed ha et sentralt ansvar for å se til at motorferdselen i utmark og vassdrag ikke får negative virkninger for villrein og for reindrift. En ordning der kommunen aktivt må gå inn og fastsette forskrift med reguleringer av hensyn til villrein eller reindrift, vil imidlertid kreve ressurser av kommunen og kan også være konfliktfylt i enkelte kommuner. Det kan derfor være usikkert om alle kommuner det er aktuelt for, vil få til å gi de nødvendige forskriftene. Jeg mener derfor regjeringens forslag er en bedre løsning for å ivareta disse verdiene.

24. Hvordan kan en ny paragraf i kapittel 5 formuleres slik at beltebil reguleres i loven på en måte som sørger for at 1. Kommunen kan gi tillatelse til bruk av beltebil i de tilfeller hvor det tidligere har vært drevet rutetransport med beltebil etter løyve med hjemmel i tidligere samferdselslov og der kjøring bør ikke tillates i større omfang eller til andre formål enn tidligere, og bare bør tillates langs de samme traseer hvor rutetransport med beltebil tidligere har vært drevet med løyve; 2. Kommunen kan gi tillatelse til avgrenset bruk av beltebil for kulturminneformål; 3. og der departementet kan gi forskrift om rutetransport som ikke omfattes av yrkestransportlova for de tilfeller som ikke omfattes av det som er nevnt i punkt 1 i spørsmålet her?

Lovforslaget åpner allerede for å tilrettelegge for den typen motorferdsel som etterspørres her, i lovforslagets § 55 første og tredje ledd.

Når det gjelder spørsmålets punkt 1), som slik jeg oppfatter det handler om videreføring av rutetransport med beltebil etter dagens beltebilforskrift, foreslår departementet en hjemmel for å videreføre disse ordningene i forskrift i lovforslaget § 55 første ledd.

Forskriftshjemmelen ligger til departementet, men den legger ingen føringer for hvem som skal være vedtaksmyndighet i en ny beltebilforskrift. I dagens beltebilforskrift ligger myndigheten til å gi tillatelse til bruk av beltebil til statsforvalteren. Så vidt departementet er kjent med, har Statsforvalteren i Innlandet gitt tillatelse til bruk av beltebil på to ruter. Bruk av beltebil for transport av gjester til turisthytter utover disse to rutene, som det er opplyst om i høringen, legger jeg til grunn at foregår med hjemmel i dagens motorferdselsforskrift § 3 første ledd bokstav c. Basert på det som er kommet frem om beltebiltransport i høringen, foregår dette i all hovedsak i fjellområdene i Sør-Norge og i tilknytning til turisthytter. Flere har drevet med slik gjestetransport i mange tiår. Det vil jeg legge til rette for at de skal kunne fortsette med. En forskrift etter § 55 første ledd kan åpne for at det kan gis tillatelse til transport av gjester til turistanlegg på steder og i et slikt omfang der dette har vært tillatt etter gammel lov.

Når det gjelder spørsmålets punkt 2) om hjemmel for «avgrenset bruk av beltebil til kulturminneformål», er jeg for det første noe usikker på hva som menes med dette. Dersom det er siktes til enkeltstående arrangementer, mener jeg dette allerede er regulert i lovforslaget og hører hjemme under dispensasjonsbestemmelsen i lovforslaget § 39. Dersom det siktes til transport av gjester til turistanlegg, vil det omfattes av forskriftshjemmelen i lovforslaget § 55 første ledd. For øvrig vil jeg presisere at lovforslaget som hovedregel er

teknologinøytralt, slik at reglene ikke skiller mellom ulike typer transport- og fremkomstmidler, men hvilke underlag motorferdselen skjer på og hvilke formål motorferdselen har. I de fleste tilfeller hvor loven i kapittel 3 og 5 åpner for motorferdsel på snødekt mark eller islagte vassdrag til bestemte formål, kan beltebil benyttes, dersom dette er nødvendig for å løse transportbehovet. For eksempel kan kommunen gi tillatelse til bruk av beltebil ved leiekjøring etter lovforslaget § 27, for å frakte folk fra bilvei til private hytter.

Reguleringen som etterspørres i spørsmålets punkt 3) mener jeg allerede ligger inne i lovforslaget, i § 55 tredje ledd. Her foreslår vi en forskriftshjemmel hvor departementet kan åpne for motorferdsel for rutetransport som ikke omfattes av yrkestransportlova. Dette betyr i praksis rutetransport med beltebil. Dette vil omfatte nye og andre tilfeller enn de tilfellene som er nevnt i punkt 1) i dette spørsmålet. Av hensyn til belastningen på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse har vi foreslått å avgrense adgangen til slik rutetransport til tilfeller der slik transport kan skje i stedet for brøyting av offentlig vei, som et mer miljøvennlig transportalternativ. Det nærmere innholdet i en slik forskrift må fastsettes nærmere og sendes på høring på vanlig måte. Jeg mener imidlertid det er viktig at en slik forskrift inneholder regler om vilkår for tillatelser som ivaretar natur, særlig villrein, på en god måte.

Dersom myndigheten til å gi tillatelse til motorferdsel for transport som i dag foregår etter beltebilforskriften skal legges direkte til kommunen og stå i lovens kapittel 5 slik det etterspørres i spørsmålets punkt 1), kan en bestemmelse for eksempel se slik ut:

«§ X Transport av gjester til betjente turistanlegg

Kommunen kan gi tillatelse til nødvendig motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag for transport av gjester til betjente turistanlegg der slik transport har vært tillatt etter forskrift i medhold av lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Det kan bare gis tillatelse til motorferdsel i samme omfang og langs de samme traseer hvor motorferdsel har vært tillatt tidligere.»

Jeg vil samtidig anbefale, dersom en slik bestemmelse vedtas, at komiteen presiserer i innstillingen at en slik bestemmelse er ment til å omfatte motorferdsel som tidligere har vært tillatt i medhold av forskrift 7. november 2005 nr. 1264 om tillatelse til bruk av beltebil og motorferdselsforskriften § 3 første ledd bokstav c.

25. Skognæringen oppfatter nødvendighetskriteriet i lovforslaget som en innskjerpelse relativt til dagens lovverk. Hvordan kan lovforslaget endres for at nødvendighetskriteriet ikke innskjerpes og dermed er likt som i dag?

Lovforslaget § 12 gir direkte adgang til motorferdsel «som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring».

Jeg er ikke enig med skognæringen i at nødvendighetskriteriet i lovforslaget innebærer en innskjerping sammenlignet med dagens regelverk. Ordlyden i lovforslaget er tilnærmet identisk med dagens regel i [motorferdselloven § 4](#) første ledd bokstav c, som åpner for «nødvendig person- og godstransport [...] i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring».

Nødvendighetsbegrepet i dagens lov er nærmere tolket av Høyesterett i dom fra 2023 med referanse HR-2023-2402-A. I dommen skriver førstvoterende:

«Ordlyden – «nødvendig» – og lovens formål om å verne miljøet setter grenser for næringsutøverens rett til motorferdsel i utmark. Den næringsdrivende må ha et handlingsrom for å kunne velge å kjøre i utmark når dette vurderes som nødvendig av hensyn til en rasjonell drift av virksomheten. Det er imidlertid ikke tilstrekkelig at kjøringen er nyttig eller hensiktsmessig hvis det finnes et alternativ som unngår eller reduserer bruk av utmarken. Dersom det ikke er reelle alternativer, eller disse er åpenbart mindre egnet for oppgaven eller vesentlig mer tyngende, vil vilkåret om nødvendighet være oppfylt.»

Det fremgår av departementets vurderinger på side 127 i lovproposisjonen at departementet legger Høyesteretts tolkning av nødvendighetsbegrepet til grunn. Det fremgår videre av særmerknaden til § 12 på side 287 i proposisjonen at landbruksutøveren fortsatt ha «et stort skjønnsrom til å velge hvilke transportbehov som er nødvendige for en rasjonell og hensiktsmessig drift av jordbruks-, skogbruks- eller rein driftsvirksomheten». Det fremgår videre at det er der transporten «klart fremstår som unødvendig for næringsvirksomheten», eller der «det er klart at transportbehovet kunne ha blitt løst på en annen måte enn ved den aktuelle motorferdselen» at motorferdselen ikke skal anse som «nødvendig». Dette mener jeg er iallfall ikke er strengere enn Høyesteretts formulering om at «det ikke er reelle alternativer, eller disse er åpenbart mindre egnet for oppgaven eller vesentlig mer tyngende, vil vilkåret om nødvendighet være oppfylt».

26. Hvordan må § 47 formuleres for at departementet skal være klageinstans for alle saker, eventuelt som siste klageinstans (heller enn direktoratet), og hvilke konsekvenser vil dette kunne ha?

Etter forslaget § 47 første ledd er statsforvalteren klageinstans for kommunens enkeltvedtak etter loven, det vil si vedtak etter kapittel 5 eller forskrift etter § 55. Etter § 47 andre ledd er direktoratet, det vil si Miljødirektoratet, klageinstans for statsforvalterens enkeltvedtak. Ettersom lovforslaget i utgangspunktet ikke legger myndighet til å fatte enkeltvedtak til statsforvalteren vil Miljødirektoratets myndighet først og fremst gjelde der en statsforvalter har fattet vedtak om å omgjøre et kommunalt vedtak av eget tiltak, eventuelt også der statsforvalteren er gitt myndighet til å fatte enkeltvedtak i første instans i forskrift etter § 55.

For at departementet skal være klageinstans for kommunens vedtak må ordet «statsforvalteren» i § 47 endres til «departementet». Dersom departementet blir klagemyndighet for kommunale vedtak har jeg vanskelig for at det vil være aktuelt at statsforvalteren fatter enkeltvedtak som kan påklages, så andre ledd i forslaget kan da eventuelt strykes. Det vil imidlertid uansett ikke være nødvendig å presisere at departementet er klageinstans for statsforvalterens vedtak, da dette følger av bakgrunnsretten.

Dersom departementet skal være klageorgan for alle landets kommuner vil det føre til økt ressursbruk i departementet. Ettersom departementet, i motsetning til statsforvalterne og Miljødirektoratet, i liten grad behandler klagesaker og også mangler lokalkunnskap, er det

grunn til å tro at en slik sentralisering vil føre til betydelig lengre saksbehandlingstid. Det vil også føre til økt bemanningsbehov hos departementet, på bekostning av statsforvalterembetene rundt om i landet. Jeg vil derfor ikke anbefale en slik løsning. Jeg minner til slutt for ordens skyld om at departementet har adgang til å omgjøre vedtak fattet av statsforvalterne og Miljødirektoratet, etter dagens forvaltningslov § 35 andre ledd og tredje ledd, og ny forvaltningslov § 72. Departementet har videre instruksjonsmyndighet over statsforvalterne og Miljødirektoratet etter alminnelig forvaltningsrett. I den grad statsforvalterne eller Miljødirektoratet har en praksis departementet ikke er enig i, vil jeg dermed ha full mulighet til å endre denne praksisen.

27. Hva vil konsekvensen være av å stryke § 46 annet ledd siste setning?

Paragraf 46 gjelder i hovedsak kommunens adgang til å omgjøre eget vedtak uten klage. Etter § 46 andre ledd andre setning, som spørsmålet viser til, skal statsforvalteren ha «samme myndighet til å omgjøre kommunens vedtak som overordnet organ har etter forvaltningsloven».

Etter dagens [forvaltningslov § 35](#) andre ledd kan «klageinstansen eller annet overordnet organ» omgjøre underinstansens vedtak der endringen ikke er til skade for noen part, der parten ennå ikke har fått underretning om vedtaket eller der vedtaket må anses som ugyldig. Etter § 35 tredje ledd kan klageinstansen eller andre overordnede myndigheter også omgjøre vedtak når «hensynet til andre privatpersoner eller offentlige interesser tilsier det». Omgjøring etter den sistnevnte bestemmelsen krever i tilfelle at parten får beskjed om den mulige omgjøringen innen tre uker etter at det opprinnelige vedtaket ble fattet. I tillegg til omgjøring som følger direkte av loven, kan overordnet organ etter ulovfestet rett omgjøre vedtak dersom interessene som taler for omgjøring, veier vesentlig tyngre enn interessene som taler imot omgjøring. Om også klageorganer kan omgjøre på ulovfestet grunnlaget er mer usikkert. Ettersom § 35 står i kapittel VI, gjelder bestemmelsen i utgangspunktet bare enkeltvedtak og ikke forskrifter, se forvaltningsloven [§ 3](#).

I den nye forvaltningsloven, som ennå ikke er trådt i kraft, har omgjøringsreglene en noe annen utforming. Etter [§ 72](#) første ledd kan overordnet organ – men ikke klageinstanser – omgjøre underordnet organs enkeltvedtak når melding om vedtaket ikke er kommet frem til parten, der endringene ikke er til skade for noen part, der parten har brutt vilkår eller sentrale forutsetninger for vedtaket svikter, eller der sterke allmenne eller private interesser som taler for omgjøring, veier vesentlig tyngre enn hensynene som taler imot. I § 72 andre ledd videreføres reglene i dagens § 35 tredje ledd om omgjøring når hensynet til privatpersoner eller andre offentlige interesser tilsier det for overordnet organ, men ikke for klageinstanser. Oppheving og endring av ugyldige vedtak omtales i den nye loven ikke som «omgjøring», men behandles i [§ 74](#) om ugyldighet. Etter § 74 tredje ledd har et forvaltningsorgan plikt til å oppheve, endre eller rette sitt eget vedtak, dersom det blir gjort oppmerksom på at det er ugyldig. Etter fjerde ledd kan opphevelse, endring eller opprettholdelse også besluttes av overordnet organ.

Etter kommuneloven § 2 er kommunene egne rettssubjekter. De er dermed ikke en del av staten, og statsorganer regnes ikke som «overordnet organ» for kommunen. Statsforvalterne er imidlertid klageinstans for kommunale vedtak om motorfartøy og luftfartøy etter [motorferdselloven § 6](#), se paragrafens tredje ledd, og for vedtak om bruk av motorkjøretøy etter motorferdsforskriften §§ 5, 5a, 5b, 5c og 6, se [motorferdsforskriften § 7](#) tredje ledd. Etter dagens regler har dermed statsforvalteren også adgang til å omgjøre kommunale vedtak etter de nevnte bestemmelsene i motorferdselloven og motorferdsforskriften. Jeg gjør her for ordens skyld oppmerksom på at begrensningene i statlige klageorganers mulighet til å omgjøre kommunale vedtak etter [§ 35](#) fjerde ledd ikke gjelder, siden statsforvalterens myndighet som klageinstans følger av motorferdselloven og motorferdsforskriften, og ikke av forvaltningsloven § 28.

Frem til ny forvaltningslov trer i kraft, vil det å stryke § 46 andre ledd andre punktum ikke ha noen rettslig betydning, med mindre statsforvalteren også strykes som klageinstans for kommunenes vedtak. Når den nye loven trer i kraft, vil det å stryke statsforvalteren fra § 46 innebære at statsforvalteren ikke kan omgjøre kommunale vedtak. Med mindre bestemmelsen erstattes av omgjøringsadgang for et annen statlig organ, vil det å stryke bestemmelsen innebære at staten er helt avskåret fra å omgjøre kommunale enkeltvedtak, også når vedtaket er ugyldig.

Det er en svært liten andel av kommunenes vedtak som blir omgjort i dag. Til illustrasjon kan jeg nevne at kommunene har innrapportert at 21 293 vedtak om motorferdsel i utmark ble fattet i 2025 til [SSB](#), mens statsforvalterne har gitt tilbakemelding om at de samlet sett omgjorde under ti kommunale vedtak i 2025. Departementet er bare kjent med at myndigheten er brukt i saker der kommunen har fattet ugyldige vedtak.

For at vi skal kunne sikre verdiene motorferdselloven skal ivareta, mener jeg det er av avgjørende betydning at staten skal kunne omgjøre ugyldige vedtak. Jeg mener videre at det er mest hensiktsmessig at statsforvalteren, som sitter nærmest kommunene og har best oversikt over kommunal praksis, har myndighet etter bestemmelsen. Jeg ser imidlertid at formuleringen i lovforslaget går videre enn det som er strengt nødvendig, og at setningen om statsforvalterens omgjøringsadgang kan endres til at «Statsforvalteren har samme myndighet til å oppheve ugyldige vedtak som overordnet myndighet har».

28. Hva er grunnen til at motorferdsel som er nødvendig for mineralundersøkelser trenger kommunal tillatelse og er regulert i § 29, og ikke gis et generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel i kapittel 3, og hvordan kan en slik bestemmelse i kapittel 3 formuleres?

Bakgrunnen for lovforslagets § 29 er Stortingets anmodningsvedtak nr. 1059 (2024-2025) til ny minerallov, hvor Stortinget ba regjeringen om at ny motorferdsellov inneholder en hjemmel for at den som får undersøkelsesrett etter mineralloven, også gis tillatelse til bruk av motorkjøretøy dersom grunneier samtykker. For å følge opp dette anmodningsvedtaket, og samtidig følge opp anmodningsvedtakene for motorferdselloven om økt kommunalt selvstyre, har regjeringen foreslått at motorferdsel i forbindelse med mineralundersøkelser skal være

tillatelsesbasert, men slik at kommunen plikter å gi tillatelse dersom vilkårene er oppfylt. På den måten får kommunen anledning til å stille vilkår for motorferdselen. Kommunen skal kartfeste trasé eller på annen entydig måte angi hvor motorferdselen kan foregå, jf. lovforslaget § 40 tredje ledd. Kommunen kan også stille vilkår om når motorferdselen kan foregå, for eksempel for å ta hensyn til hekke- og yngletid. På denne måten kan kommunen kanalisere ferdselen og legge til rette for at motorferdselen skjer på så skånsomt vis som mulig av hensyn til interessene loven skal ivareta. Kommunen kjenner sine utmarksarealer best. Samtidig sikrer lovforslaget at tiltakshavere som har undersøkelsestillatelse, at de også får tillatelse til nødvendig motorferdsel.

Dersom motorferdsel i forbindelse med mineralundersøkelser skal være tillatt uten søknad, kan en bestemmelse i kapittel 3 lyde slik:

«§ X Mineralundersøkelser

Forbudet i § 5 gjelder ikke for motorferdsel som er nødvendig for undersøkelser av mineraler etter mineralloven kapittel 4.»

Jeg vil samtidig anbefale en justering i lovforslaget § 8 femte ledd, som gir kommunen myndighet til å fastsette traseer for stedbundet, direktehjemlet motorferdsel, slik at kommunen får myndighet til å bestemme trasé for motorferdsel i forbindelse med mineralundersøkelser. Dette sikrer kommunene i alle fall en viss innflytelse på hvor motorferdselen i forbindelse med mineralundersøkelser foregår, og gir en mulighet for kommunen til å styre motorferdselen unna arealer som er viktig for natur, friluftsliv eller samisk kulturutøvelse.

Samlet sett mener jeg lovforslagets § 29 er en mer forutsigbar ordning både for kommunene og tiltakshaverne enn løsningen skissert ovenfor. Lovforslaget inneholder en samordningsregel § 29 andre ledd, samt forslag til endringer i mineralloven, som innebærer at tiltakshavere skal beskrive behovet for motorferdsel i utmark i undersøkelsesplanen ved søknad om undersøkelsestillatelse til Direktoratet for mineralforvaltning (DMF). DMFs oversendelse av undersøkelsesplanen til kommunen skal anses som tiltakshavers søknad om motorferdsel etter motorferdselloven. På den måten blir det mer forutsigbart for tiltakshaver når og om kommunen vil stille vilkår for motorferdselen, samtidig som tiltakshaveren bare behøver å forholde seg til én søknadsprosess.

29. Sikrer lovforslaget, ev. hvordan kan lovforslaget sikre, at politimester gis beslutningsmyndighet for tillatelser til motorferdsel i tilknytning til hjelpe- og redningstjenestens øvingsvirksomhet og nødvendige områdebesiktigelser for, og hvordan kan politimester gi fatte vedtak om unntak fra forbud mot motorferdsel i verneområder knyttet til redningsaksjoner?

Lovforslaget viderefører dagens regulering av redningstjenestens motorferdsel etter det generelle motorferdselregelverket. Motorferdselloven regulerer motorferdsel i utmark generelt, men det finnes også andre regelverk som har bestemmelser om motorferdsel og

som gjelder *i tillegg til* motorferdselloven. Blant disse er verneforskrifter for verneområder etter naturmangfoldloven.

I de aller fleste verneområder er det fastsatt i verneforskriftene at motorferdsel er forbudt. Samtidig er det i de fleste verneområder gjort unntak fra forbudet for visse typer motorferdsel til bestemte formål. Omfanget av unntakene varierer og avhenger blant annet av de konkrete verneverdiene i området.

Det er ofte gjort unntak for kjøring til visse formål, inkludert kjøring i forbindelse med redningsvirksomhet. Det fremgår imidlertid normalt av verneforskriftene at unntaket ikke gjelder øvingskjøring. For øvingsvirksomhet må det søkes verneområdestyret om dispensasjon fra verneforskriften. Utgangspunktet i dag er at såfremt kjøringen ikke vil stride mot vernevedtakets formål og ikke vil påvirke verneverdiene nevneverdig, skal forvaltningsmyndigheten normalt gi dispensasjon til øvings- og kjentmannskjøring som hjelpe- og redningstjenesten søker om, herunder gi dispensasjon for flere år av gangen, hvis kjøringen er i samsvar med øvingsplan som er forankret i redningsorganisasjonen sentralt, og planen er i samsvar med vurderinger fra lokal redningssentral – dvs. politidistriktet under ledelse av politimesteren.

Dette går frem av [Retningslinjer om redningstjenestens bruk av snøskuter i utmark og i verneområder](#) fra 2020 som Klima- og miljødepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet har laget i fellesskap. Retningslinjene anerkjenner at redningstjenesten til en viss grad vil være avhengig av mulighet for øvingskjøring og i praksis særlig kjøring for å bli kjent ("kjentmannskjøring") innenfor verneområder, og innskrenker forvaltningsmyndighetens skjønnsrom ved søknadsbehandling av sentralt forankrede øvingsplaner. Lovforslaget vil ikke endre dette.

Den frivillige beredskapen er en svært viktig del av norsk redningstjeneste og gjør en uvurderlig innsats ved krisesituasjoner i fjellområdene. Jeg mener vi har retningslinjer som ivaretar redningstjenestens behov før øvelser på en god måte, og legger til rette for at redningstjenesten kan gjennomføre redningsaksjoner i verneområder trygt og effektivt.

Jeg viser for øvrig til mitt svar til Stortinget 14. april 2026 om redningstjenestens kjøring i verneområder.

30. Omfatter begrepet «drift» i lovforslagets § 13 transport i forbindelse med nødvendig «service og vedlikehold», og om ikke, hvordan kan paragrafen endres for at dette blir ivaretatt? Det bes om lovteknisk bistand.

Jeg mener alminnelig vedlikehold og service som er en del av den daglige driften av et betjent turistanlegg, faller innunder begrepet «drift» i lovforslaget § 13. Jeg mener også at transport av en elektriker eller rørlegger i forbindelse med alminnelig vedlikehold eller mindre utbedringer, omfattes av begrepet «personale» i lovforslagets forstand. At bestemmelsen kun åpner for frakt av «personale og gods», er ment for å avgrense mot transport av

anleggets gjester. Transport i forbindelse med byggearbeider må derimot omsøkes etter lovforslaget § 37. Disse nyansene kan med fordel presiseres i komiteens innstilling.

31. Hvordan kan lovforslagets § 36 endres slik at tillatelse til motorferdsel også kan gis for persontransport, og også kan omfatte enkle buer og koier som muligens faller utenfor begrepet fritidsbolig?

For å åpne for persontransport kan uttrykket «godstransport» i lovforslaget § 36 erstattes med «gods- og persontransport» eller bare «transport». Førstnevnte vil medføre at det *kun* er mulig å gi tillatelse til transport av gods og personer, mens sistnevnte vil åpne for at det kan gis tillatelse til transport av også andre ting enn gods og personer.

Jeg vil imidlertid påpeke lovforslaget slik det foreligger, ikke stenger for at personer kan sitte på når det kjøres gods i tråd med gitt tillatelse. Persontransport til fritidsboliger kan videre skje ved bruk av leiekjøring, uten at det er nødvendig å innhente særskilt tillatelse. Motorferdsel til fritidsboliger utgjør i dag en stor andel av de tillatelser som gis, og det å åpne for persontransport vil utvide denne andelen ytterligere. Statens naturoppsyn rapporterer videre om at det ofte er vanskelig å kontrollere denne typen tillatelser. I lys av dette mener jeg at en forutsetning for å åpne for persontransport til fritidsboliger bør være å beholde krav om antallsbegrensning og registrering av turer. Dette er etter min vurdering nødvendig for å sikre at denne typen transport lar seg kontrollere. Som påpekt under spørsmål 6 innebærer et krav om registrering av turer ikke er et rapporteringskrav for kommunen, men et kontrolltiltak mellom den som kjører og kontrollmyndighetene (SNO). Registrering er altså først og fremst ment som et tiltak for å sikre lovlig motorferdsel, og er svært praktisk viktig for å sikre kontrollerbarhet.

Den enkleste måten å sikre at enkle buer og koier omfattes av lovforslaget § 36 er å presisere at slike innretninger er omfattet av begrepet «fritidsbolig» i merknadsteksten til bestemmelsen i innstillingen. Jeg mener imidlertid at man bør være tilbakeholden med en slik endring, da dette potensielt innebærer en svært stor utvidelse av bestemmelsen. Det finnes et stort antall hus av denne typen, og for å hindre en for stor utvidelse av slik transport og å muliggjøre kontroll mener jeg at fritidsbolig-begrepet bør avgrenses til steder hvor opphold tilsier at frakt av gods er nødvendig. Jeg mener derfor det er naturlig å sette grensen ved enkle boder og koier.

Jeg gjør samtidig oppmerksom på at utøvere av utmarksnæring som for eksempel driver jaktturisme med utleie av jaktbuer- og koier, kan få tillatelse til motorferdsel som er nødvendig i forbindelse med slik drift etter bestemmelsen om utmarksnæring i lovforslaget § 28.

32. Hvordan kan lovforslaget endres for at kommunen skal ha mulighet til å gi enkeltvis tillatelse til motorferdsel i utmark i forbindelse med arrangementer knyttet til utmarkskultur?

Jeg er noe usikker på hva som ligger i begrepet «utmarkskultur». Jeg vil imidlertid vise til at kommunen etter dispensasjonsbestemmelsen i forslaget § 39 kan gi tillatelse til motorferdsel

dersom det er strengt nødvendig for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk kulturutøvelse. Det er presisert i merknaden til bestemmelsen på side 302 i proposisjonen at bestemmelsen at transportbehov knyttet til større enkeltstående arrangementer er noe som kan falle inn under bestemmelsen.

33. Hvordan må lovteksten eventuelt utformes for å sikre at formålsparagrafen ivaretar et ønske om at ny lov gir "kommunene større myndighet, redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensynet til natur og friluftsliv hensyntas..." , jf. Innst. 431 S (2024-2025) og anmodningsvedtak nr. 1098?

Jeg vil påpeke at det ikke formålsparagrafen i seg selv, men de enkelte, materielle bestemmelsene i loven, som er avgjørende for hvor mye lokalt selvstyre, hvilket nivå av byråkrati og hvilken beskyttelse av natur og friluftsliv, loven gir. Jeg mener lovforslaget ivaretar alle disse hensynene på en god måte. I forslaget er kommunen fortsatt den sentrale myndigheten etter loven, og vil for eksempel være den myndigheten som beslutter om tillatelser etter kapittel 5 skal gis, og om arealer for motorferdsel som nevnt i kapittel 4, skal vedtas. Lovforslaget gir kommunene et større handlingsrom til å bestemme både hvor motorferdsel kan tillates, hvilke typer motorferdsel kommunen ønsker å åpne for, og økt adgang til å tilpasse reguleringen til lokale forhold. Videre vil en opprydning i, og samling av dagens fragmenterte regelverk gjøre det enklere å orientere seg i regelverket, noe som i seg selv kan bidra til å redusere unødvendig byråkrati. Forslaget legger videre til rette for økt digital forvaltning av loven, og gir kommunene adgang til å kreve saksbehandlingsgebyr. Det er samtidig viktig å understreke at lokalt selvstyre forutsetter en viss ressursbruk hos kommunen. Jeg mener likevel vi har funnet en god balanse mellom disse hensynene i vårt forslag.

Dersom man likevel ønsker å endre formålsparagrafen for å gjenspeile disse hensynene i større grad, kan § 1 for eksempel endres slik:

«Loven skal gjennom lokalt selvstyre sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, legger til rette for samisk kulturutøvelse og tar hensyn til friluftslivet.»

34. Hvordan må lovteksten eventuelt utformes i formålsparagrafen og andre paragrafer for å likestille samisk og tradisjonell kulturutøvelse?

I motorferdselloven kan man i paragrafer som viser til «samisk kulturutøvelse» i stedet vise til «tradisjonell kulturutøvelse».

Jeg er likevel noe usikker på hva menes med «tradisjonell kulturutøvelse» og hvordan motorferdselloven skal likestille kulturutøvelse, og mener en slik formulering ville være svært uheldig. Med «samisk kulturutøvelse» vises det til kulturutøvelse som har et vern i Grunnloven og i Norges folkerettslige forpliktelser, se nærmere om dette i proposisjonen punkt 3.3 og 5. Endringer i motorferdselloven kan ikke endre den rettslige statusen for samisk kulturutøvelse som kan utledes av disse rettskildene. Departementet har oppnådd

enighet om formuleringene om samisk kulturutøvelse i konsultasjoner og dialog med Sametinget.

35. Hvordan må lovteksten eventuelt utformes i formålsparagrafen og andre paragrafer for at loven skal ivareta natur og ta hensyn til friluftsliv, trivsel, tradisjonell utmarksbruk, bosetting og livskvalitet i distriktene?

Jeg mener at lovforslaget allerede ivaretar, og legger til rette for gode avveininger av disse hensynene. Jeg mener lovforslaget i større grad enn tidligere anerkjenner at motorferdsel også er en etablert del av folks hverdagsliv og bruk av nærområdet. For mange er adgangen til motorferdsel i utmark viktig for å få tilgang til naturopplevelser. Innenfor rammer som ivaretar naturen og tar hensynet til viktige friluftslivskvaliteter, legger lovforslaget opp til å gi kommunene et større handlingsrom til å bestemme både hvor motorferdsel kan tillates, hvilke typer motorferdsel kommunen ønsker å åpne for, og økt adgang til å tilpasse reguleringen til lokale forhold. Dersom kommunene ønsker, vil de for eksempel kunne fastsette snøskuterløyper og motorsportområder til bruk for rene fritidsformål.

Dersom man likevel ønsker å endre formålsparagrafen for å gjenspeile disse hensynene i større grad, kan § 1 for eksempel endres slik:

«Loven skal gjennom lokalt selvstyre sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, legger til rette for samisk kulturutøvelse og tilgang til naturen og tar hensyn til friluftslivet.»

Eventuelt kan formålsparagrafen suppleres med et nytt andre ledd:

«Loven skal gjennom lokalt selvstyre sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen, legger til rette for samisk kulturutøvelse og tar hensyn til friluftslivet.

Innenfor disse rammene skal loven legge til rette for tilgang til og bærekraftig bruk av naturen».

36. Hvordan må lovteksten utformes for eventuelt sikre at opparbeidede veier, herunder skogsveier og traktorveier, ikke anses som utmark selv om de er snødekte, og at innmark som er omgitt av utmark ikke anses som utmark med mindre kommunen fastsetter noe annet?

Når det gjelder spørsmålet om snødekte veier, viser jeg til svaret på spørsmål 19.

Når det gjelder spørsmålet om hvordan loven kan endres for å sikre at innmark som er omgitt av utmark ikke skal anses som utmark med mindre kommunen fastsetter noe annet, vil jeg fraråde at den enkelte kommune skal bestemme når et areal er utmark og ikke. Definisjonen av utmark utgjør rammen for lovens virkeområde, og av hensyn til blant annet lovens brukervennlighet bør virkeområdet for en lov ikke variere fra kommune til kommune. Jeg vil også presisere at lovens system er at motorferdsel i utmark i utgangspunktet er forbudt, men

at kommunene kan åpne for motorferdsel til bestemte formål eller i bestemte områder. Lovforslaget åpner allerede for at kommunene kan tillate motorferdsel i utmark, herunder på setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, til flere ulike formål. Dersom slike arealer skal anses som utmark etter loven, kan jeg ikke se hvorfor det er et særskilt behov for motorferdsel på akkurat denne typen arealer som skiller seg fra behovet for motorferdsel i annen utmark. Jeg viser for øvrig til svaret på spørsmål 18.

37. § 3: er områder som er foreslått vernet å forstå som verneområde, eller er det klart at bare områder som er vedtatt vernet etter naturmangfoldloven faller inn under bestemmelsen (§ 44 i naturmangfoldloven, jf. § 42). Hvis det skulle formuleres et unntak, hvordan burde dette unntaket være formulert?

Jeg legger til grunn at spørsmålet knytter seg til lovforslaget § 3 første ledd. Denne bestemmelsen har kun pedagogisk betydning, og klargjør at regler om motorferdsel i verneforskrifter for områder som er vernet etter naturmangfoldloven, gjelder i tillegg til loven her. Dette er ikke nytt, kun en klargjøring av forholdet mellom motorferdselregelverket og verneforskriftene etter naturmangfoldloven.

Med «områder som er vernet» menes områder som har verneforskrift fastsatt etter naturmangfoldloven § 34 eller etter tidligere lover, jf. naturmangfoldloven § 77. Områder som er foreslått vernet, men som enda ikke er vernet, har enda ingen verneforskrift som regulerer motorferdsel. Det er derfor ikke naturlig å omtale disse i § 3. Reglene i naturmangfoldloven § 44 for foreslåtte verneområder gjelder imidlertid uavhengig av ny motorferdsellov.

38. Hvordan må lovteksten utformes hvis det eventuelt skulle tas hensyn til fangst, fiske, høsting og sanking i tradisjonell utmarksnæring, for eksempel i § 12?

Her viser jeg til svaret på spørsmål 21.

39. I § 18 i lovutkastet er det forbud mot start og landing med luftfartøy i åpent vassdrag. Dersom lovens ordlyd skulle endres til å være teknologinøytral, slik at sjøfly blir likebehandlet med annen motorferdsel, hvordan bør loven utformes?

Jeg viser til svaret under spørsmål 13 og 14. Henvisningen «start og landing med luftfartøy», er for øvrig en teknologinøytral beskrivelse fremfor å vise til en konkret type luftfartøy.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget, Energi- og miljøkomiteen
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1693-

29. mai 2026

Svar på spørsmål 40 til 52 til Energi- og miljøkomiteen

Jeg viser til brev 27. mai 2026 med spørsmål fra Energi- og miljøkomiteen. Spørsmålene er rettet til den enigheten AP og FRP har oppnådd i komiteen og det reviderte forslaget som flertallet der har lagt frem i utkast til innstilling. Departementet har fått tilgang til utkastet. Mine svar er begrenset til - så langt mulig - å belyse hvilke konsekvenser et slikt revidert lovforslag kan ha. For begrunnelser og vurderinger av de endringene som er foreslått, viser jeg til AP og FRPs merknader i utkast til innstillingen.

40. Er det gjort noen vurderinger av konsekvensene for det tradisjonelle friluftslivet, for arter i naturen som trenger ro og stillhet i sårbare perioder, av de nye forslagene fra Frp og Ap?

- Hvis ja, hvilke konsekvenser har det?

- Hvis nei, hvorfor ikke?

Svar: Basert på utkastet til ny lov fra Ap og Frp i komiteen, er adgangen til motorferdsel som er tillatt uten forutgående søknad utvidet noe sammenliknet med departementets opprinnelige forslag. Dette knytter seg til blant annet utvidet adgang til motorferdsel ved utkjøring av jervebåser og åte ved lisensfelling av jerv og ved uthenting av ved, samt at elsykling i utgangspunktet blir tillatt overalt i utmark (på samme måte som i dag). Kommunene har imidlertid i forslaget mulighet til å begrense elsykling dersom de ønsker det.

Det er likevel fortsatt slik at de rammene som departementet foreslo at skulle gjelde for kommunenes avgjørelser i all hovedsak består. Jeg viser blant annet at det i § 7 fastsettes retningslinjer for kommunens avgjørelser om motorferdsel. Av disse følger det at kommunen blant annet skal legge vekt på «om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftslivsinteresser og på samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse. Det skal særlig legges

vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsningen eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein». Videre gjelder et aktsomhetskrav i § 6 for all motorferdsel. I tilfeller hvor det er strengt nødvendig for å ivareta reindrift, viltlevende arter (slik som villrein) sårbare natur eller samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse, kan både kommunen og departementet midlertidig forby eller regulere motorferdsel etter § 8 første og andre ledd. Her har flertallet foreslått en endring slik at kravet om *strengt nødvendig* også gjelder for kommunen slik det gjør for departementet. Departementet kan også fastsette rammer for kommunens tillatelser etter § 8 sjettede ledd.

Det nye forslaget fra Frp og Ap innebærer endringer i hvordan arealer for motorferdsel for blant annet snøskuterløyper skal fastsettes. De kan fastsettes både gjennom plan- og bygningsloven eller som forskrift etter motorferdselloven. Det vil imidlertid være forbudt å legge snøskuterløyper, øvingsområder for kjøreopplæring og motorsportområder i villreinområder, verneområder (med mindre verneforskriften åpner for det) eller områder hvor det vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, i samsvar med departementets opprinnelige forslag. Kommunene kan legge landingsplasser for luftfartøy, og åpne for motorferdsel på små vann, i villreinområder dersom dette tidligere har vært tillatt i medhold av gammel lov (§ 25 andre ledd).

Når det gjelder motorferdsel kommunene kan gi tillatelse til i enkeltvedtak i lovens kapittel 5, har virkeområdet for flere av disse blitt utvidet. Også her skal kommunenes avgjørelser om motorferdsel fremdeles ta utgangspunkt i retningslinjene i § 7. Kommunene plikter også å kartfeste en trase eller et område for motorferdselen, og *kan* stille vilkår for å begrense antall turer i tillatelsene (§ 40).

Virkningene motorferdsel i utmark har for friluftslivet og arter i naturen som trenger ro, er vurdert av Motorferdsellovutvalget NOU 2024: 10, og vurderingene her er lagt til grunn i departementets forslag Prop. 61 L (2025-2026). Jeg viser til kapittel 10 og 11 i Motorferdsellovutvalgets utredning og til punkt 2.4.2.4 samt 4.1.2 i departementets lovproposisjon. Dette kunnskapsgrunnlaget viser at motorferdsel i utmark generelt kan ha negative konsekvenser for slike interesser. Hvilke konkrete konsekvenser endringene kan ha for interessene spørsmålet gjelder er vanskelig å forutse, særlig fordi dette i stor grad vil avhenge av hvordan kommunene praktiserer regelverket. Endringene endrer som nevnt likevel i hovedsak ikke på viktige rammer for kommunenes avgjørelser.

41. Er det gjort noen vurderinger av hvilke konsekvenser det nye forslaget fra Frp og Ap vil ha for villreinstammene i Sør-Norge?

- Hvis ja, hvilke konsekvenser vil det nye forslaget fra Frp og Ap til ny motorferdsellov i verste fall ha for villreinstammene i Sør-Norge?

- Hvis nei, hvorfor ikke?

Svar: Virkningene motorferdsel i utmark har for vilt, herunder villrein, er vurdert av motorferdsellovutvalget NOU 2024: 10, og vurderingene her er lagt til grunn i departementets forslag Prop. 61 L (2025-2026). Villreinen er sky og sårbare for forstyrrelser. Menneskelig ferdsel og aktivitet, herunder motorferdsel, kan generelt virke forstyrrende for villreinen, og belastningen på villreinen må samtidig ses i sammenheng med andre inngrep i villreinens

leveområder. Jeg viser til kapittel 10 i motorferdsellovutvalgets utredning og til punkt 4.1 i departementets lovproposisjon.

Som vist ovenfor, innebærer forslaget fra Frp og Ap en utvidelse av adgangen til motorferdsel for flere formål. Hvilke virkninger dette vil få for villreinen er vanskelig å forutse, særlig fordi dette i stor grad vil avhenge av hvordan kommunene praktiserer regelverket. Flere av mekanismene for å ivareta natur, herunder for villrein består i all hovedsak, og da viser jeg særlig til adgangen til å midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt i § 8 første og andre ledd og at snøskuterløyper og andre arealer for motorferdsel ikke kan legges i villreinområder.

42. Er det gjort noen vurderinger av hvilke konsekvenser det nye forslaget fra Frp og Ap vil ha for tamreindrifta?

- Hvis ja, hvilke konsekvenser vil det nye forslaget fra Frp og Ap i verste fall ha for reindrifta?

- Hvis nei, hvorfor ikke?

Svar: I arbeidet med proposisjonen har departementet lagt til grunn at påvirkningen av motorferdsel i utmark på tamrein er den samme som for annet vilt. Man vet at tamrein er sensitiv for forstyrrelser fra april/mai og utover.

Basert på utkastet til lovforslag fra komiteen, er den viktigste endringen overfor tamreindriften først og fremst at kommunene ikke lenger er forpliktet til å ha en sluttdato 25. april i sentrale områder for reindriften. Lovforslaget fastsetter samtidig at kommunen i sentrale områder for reindriften bør vurdere om sesongen skal slutte tidligere. For sentrale reindriftsområder forutsettes det at kommunene har tett dialog med berørte reindriftsaktører om hvordan motorferdselen må tilpasses de interessene loven skal ivareta, og at det utvises særlig aktsomhet i kalvingsperioden. Dersom kommunens beslutninger vil kunne påvirke samiske interesser direkte, f.eks. gjennom forskrifter, arealplaner eller vedtak om tillatelse vil det foreligge konsultasjonsplikt for kommunen etter sameloven.

Hvilke konsekvenser dette vil ha for tamreindrifta vil i stor grad avhenge av hvordan kommunene praktiserer regelverket.

43. Er det gjort noen vurdering av hvor mye mer motorisert ferdsel i naturen man nå kan få som en følge av Frp og Aps forslag til ny motorferdsellov?

- Hvis ja, hvilken økning ser man for seg?

- Hvis nei, hvorfor ikke?

Svar: Det er vanskelig å anslå eksakt hvor mye mer motorferdsel i naturen endringene kan medføre, sammenlignet med dagens nivå eller også sammenlignet med departementets forslag. Forslaget fra AP og Frp innebærer for eksempel at noe motorferdsel blir direkte tillatt (endringer ved jakt og lisensfelling i § 11 og ved uttransport av ved § 15), fremfor at kommunen kan tillate det. Departementets forslag innebar samtidig at enkelte former for motorferdsel som i dag er direkte tillatt vil kreve søknad, f.eks. fiskekultivering og vitenskapelige undersøkelser. På enkelte punkter åpner det forslaget fra AP og Frp potensielt opp for mer motorferdsel enn det som er tillatt i dag slik som persontransport ved transport til fritidsbolig § 37 og for personale i

utmarksnering § 29. At regelverket nå utformes mer teknologinøytralt kan også medføre at ulike former for motorferdsel blir tillatt til flere formål med ny lov. Om dette samlet sett faktisk vil medføre mer motorferdsel vil i stor grad avhenge av kommunes beslutninger. Endringene endrer likevel ikke på viktige rammer for kommunenes avgjørelser, slik jeg har vist til i spørsmål 40.

44. Er Sametinget eller andre som representerer samiske interesser som for eksempel Norske Reindriftssamers Landsforbund konsulert om endringene som er gjort?

- Hvis ja, hva var deres reaksjon?

- Hvis nei, hvorfor ikke?

Svar: Sametinget og Norske Reindriftssamers Landsforbund ble konsulert under arbeidet med proposisjonen.

45. Ulovlig kjøring er viet stor plass i motorferdselslovutvalgets rapport og i regjeringens innledning til forslaget fra dem. Vil det nye forslaget fra Frp og Ap øke eller redusere mengden ulovlig ferdse?

Svar: Det er vanskelig å anslå eksakt hvilken påvirkning det nye forslaget fra Ap og Frp vil ha på omfanget av ulovlig motorferdsel. Det er også krevende å si noe konkret om nivået på ulovlig motorferdsel i dag, utover at SNO og politi rapporterer at dette er et omfattende problem. Disse myndighetene baserer dette på sine observasjoner og tips. Jeg vurderer likevel at lovforslaget fra Frp og Ap vil kunne gi bedre forutsetninger for å redusere og slå ned på ulovlig motorferdsel, enn dagens lov gjør. Jeg viser til at strafferammen for ulovlig motorferdsel heves sammenlignet med i dag, slik at man ved grove overtredelser risikerer en straff på inntil ett års fengsel. Dette vil kunne gi en avskrekkende effekt, og det er også åpnet for bruk av straffeprosessuelle tvangsmidler i politiets etterforskning, som pågripelse og ransaking. Lovforslaget gjør det videre tydelig at kommunene kan stille vilkår i tillatelsene de gir, blant annet om antallsbegrensning og forhåndsregistrering av turer. Dette kan, kombinert med at forslaget stiller krav til dokumentasjon føreren må ha med seg under ferdse, bidra til å gjøre kontroll med ferdse enklere og mer effektiv. En opprydning i dagens uklare regelverk vil også kunne gjøre det enklere for brukerne av loven å forstå hva som er tillatt motorferdsel og ikke, noe som i seg selv kan bidra til å redusere omfanget av ulovlig motorferdsel. Samlet sett mener jeg både departementets og AP og Frp sitt justerte forslag gir et bedre grunnlag enn dagens regelverk for å redusere mengden ulovlig motorferdsel.

46. I lovproposisjonen vises det til Miljødirektoratet, som peker på at endringer i arealbruk er den største trusselen mot naturmangfoldet i Norge i dag, og at motorferdsel i utmark må sees som en del av det generelle arealpresset da dette er en aktivitet som påvirker både natur- og friluftslivsinteresser negativt. Er det gjort noen utredninger av konsekvensene for naturmangfoldet av de endringene som er gjort for å gjøre det enklere for mer motorferdsel i norsk natur?

- Hvis nei, hvorfor ikke? Hvis ja, hva er konsekvensene?

Svar: Jeg viser her til svarene på spørsmål 40 til og med 43 samt 48.

47. I forslag til ny formålsparagraf, står det at det skal legges til rette for «samisk og annen tradisjonell kulturutøvelse». Er det definert hva «annen tradisjonell kulturutøvelse» er? - Hvis nei, hvorfor ikke? Hvis ja, hva er definisjonen?

Svar: Jeg kan ikke se at uttrykket “annen tradisjonell kulturutøvelse” er definert i forslaget fra Frp og Ap, men viser til merknadene i utkastet til innstilling for den nærmere begrunnelsen for å ta inn dette begrepet.

48. I forslaget, som ble fremmet av regjeringen, er formålet å sikre at motorferdsel i utmark skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen. I forslaget fra AP og FRP, som nå er fremmet i innstillingsarbeidet, legges det vekt på hensynet til lokalt selvstyre og å legge til rette for motorferdsel i utmark. Er det gjort noen utredninger av konsekvensene for naturmangfoldet av de endringene som er gjort? - Hvis nei, hvorfor ikke? Hvis ja, hva er konsekvensene?

Svar: Jeg er ikke kjent med utredninger eller vurderinger av hvilke konsekvenser endringene som nevnes her, vil ha for naturmangfold. Til tross for at formålsbestemmelsen vil kunne få betydning som tolkningsfaktor i anvendelsen av loven, peker jeg likevel på at det er de materielle enkeltbestemmelsene i loven som legger føringene for hvor mye motorferdsel det vil bli i fremtiden, og dermed hvilken påvirkning slik ferdsel vil ha på naturmangfoldet.

Den sentrale myndigheten etter lovforslaget fra Ap og Frp, er kommunen. Dette var også utgangspunktet i departementets forslag. Den nye setningen om at loven, innenfor gitte rammer, skal legge til rette for motorisert ferdsel i utmark på en bærekraftig måte, innebærer etter min vurdering blant annet at motorferdsel bør skje på en måte som ivaretar natur og friluftsliv. Konsekvensene motorferdsel har for naturmangfold er imidlertid grundig belyst og vurdert i NOU 2024: 10 og Prop 61 L (2025-2026).

49. I ny § 26 (AP og FRPs forslag) åpnes det opp for å bruke forskrift i stedet for plan- og bygningsloven. I dagens lov er det klageadgang på en slik forskrift. Slik vi leser forslaget fjernes denne klageadgangen med forslaget fra Frp og Ap. Er det gjort noen utredninger av konsekvensene for berørte interesser? - Hvis nei, hvorfor ikke? Hvis ja, hva er konsekvensene?

Svar: Så vidt jeg kan se av utkastet til lov fra Ap og Frp, er det ikke riktig at klageadgangen på slike forskrifter fjernes. I forslaget fra Ap og Frp fremgår det i § 48 tredje ledd:

“Kommunens vedtak om arealer til motorferdsel i forskrifter etter § 26 kan påklages til Statsforvalteren. Forvaltningsloven regler om klage og omgjøring gjelder, likevel slik at vedtaket bare kan påklages av grunneiere og rettighetshavere til eiendommer i arealenes influensområde, Sametinget og berørte reinbeitedistrikt, organisasjoner hvis interesser blir berørt av arealene, nabokommuner og berørte statlige og regionale organer.”

50. Ved bruk av forskrift for fastsettelse av snøscooterløyper (ny § 26), står det at konsekvensen skal utrede. Er det definert hva slik konsekvensutredning skal inneholde? - Hvis nei, hvorfor ikke? Hvis ja, hva er innholdet?

Svar: Ved fastsettelse av snøskuterløyper eller andre motorferdselarealer i forskrift fremkommer det av revidert lovforslag skal berørte konsekvenser utredes.

51. I forslaget fra Frp og Ap bes regjeringen foreslå lempeligere utredningskrav for å etablere snøskuterløyper på ubrøytete veier, ved å kreve konsekvensutredning kun dersom tiltaket kan ha vesentlige virkninger for miljø. Hva legger departementet i "vesentlige virkninger for miljø"?

Svar: En snøskuterløyper som etableres på ubrøytete veier vil forutsetningsvis ha mindre negativ miljøpåvirkning enn løyper som etableres i områder som også ellers regnes som utmark. Det nærmere innholdet i utredningskravet for forskrifter som oppretter snøskuterløyper på ubrøytete veier skal slik jeg forstår det fastsettes nærmere i en veileder til loven. Ved vurderingen av om en snøskuterløype på ubrøytet vei kan få vesentlige virkninger for miljø vil det være relevant å se hen til egenskaper ved skuterløypa og de bestemmelser som gjelder for den, løypas lokalisering og påvirkning på omgivelsene. Størrelsen på løypa, og om løypa kan komme i konflikt med viktig naturmangfold, har stor betydning for reindrift eller særlige viktige friluftslivsområder vil være relevant.

52. Hvordan ser statsråden for seg at vi skal oppnå helhetlig arealforvaltning som balanserer ulike hensyn og sikrer naturverdier når regjeringens hovedgrep i form av å bruke plan- og bygningsloven som verktøy ved etablering av blant annet skuterløyper ikke videreføres i forliket om motorferdselloven mellom Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet?

Svar: Kommunen har ansvar for å forvalte sine arealer på en bærekraftig måte. Lovforslaget legger opp til at kommunene kan velge mellom å tillate enkelte former for motorferdsel enten gjennom forskrift eller gjennom arealplan. Konsekvenser av opprettelsen av løyper skal utredes uavhengig av om kommunene velger å fastsette slike arealer i forskrift eller arealplan.

Med hilsen



Andreas Bjelland Eriksen

