



Statsråden

Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
26/1693-

Dato  
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 ferdssårer eller kjørespor?

Med unntak av særregelen for kjøring i utmarksnæring i Finnmark i [motorferdselforskriften § 5a](#), har dagens motorferdselregelverk ingen bestemmelse som gir kommunen noen særskilt adgang til å gi tillatelse til barmarkskjøring i etablerte ferdssårer eller kjørespor, som ikke regnes som traktorvei. Eventuelle tillatelser til dette må gis etter den generelle dispensasjonsbestemmelsen i [motorferdselforskriften § 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 ferdssårer 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:<br>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)<br>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.<br><br>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).<br>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 <ul style="list-style-type: none"> <li>a. løyper og tilhørende rastesoner som er fastsatt i kommunal forskrift.</li> <li>b. løyper og rastesoner som er fastsatt i kommunal forskrift med hjemmel i gammel lov § 4a.</li> </ul> <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.<br><br>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"> <li>- 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</li> </ul> | 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<br/>(motorferdselloven § 5 andre ledd).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> </ul> |  |  |
|--|--|--|

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 friluftslven § 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 motorferdsloven §§ 5, 5a, 5b, 5c og 6, se [motorferdsloven § 7](#) tredje ledd. Etter dagens regler har dermed statsforvalteren også adgang til å omgjøre kommunale vedtak etter de nevnte bestemmelsene i motorferdselloven og motorferdsloven. 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 motorferdsloven, 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