

## HØRINGSNOTAT

# Bruk av el-sykler i utmark: Høring av forslag til endringer i markaloven, forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, verneforskrifter og friluftsløven

## 1 Innledning

Klima- og miljødepartementet har i brev av 26. oktober 2015 gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utarbeide et høringsbrev med forslag om å tillate motorferdsel ved bruk av el-sykler i utmark innenfor visse rammer, samt vurdere hvilke lov- og forskriftsendringer som er nødvendige for å gjennomføre en slik oppmykning.

Med el-sykler menes i dette høringsnotatet sykler med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25kW, og der motorens effekt reduseres gradvis og opphører når sykkelen når en fart på 25 km/t, eller tidligere hvis syklisten slutter og trå eller veive. En el-sykel må være utstyrt med en trå eller veiveanordning, men det vil være lov å drive fram sykkelen kun ved hjelp av motor inntil en fart på maks 6 km/t. Dette er i samsvar med definisjonen som vegmyndighetene legger til grunn i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12.

I oppdragsbrevet viser departementet til at de ønsker en oppmykning av reglene for bruk av el-sykler i utmark innenfor visse rammer, for eksempel slik at el-sykler som anses som sykler etter kjøretøyforskriften, jf. definisjonen over, som utgangspunkt skal tillates på veg og sti i utmark, herunder i Marka og i verneområdene.

I tråd med dette sender Miljødirektoratet nå på høring forslag til endringer i lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven), forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag og verneforskrifter. Miljødirektoratet fremmer i høringsbrevet også forslag til en endring i friluftsløven § 4.

Høringsdokumentene og skjema for å gi tilbakemelding finner du på [www.miljodirektoratet.no/](http://www.miljodirektoratet.no/) under høringer.

Det er også mulig å sende inn høringskommentarer pr. e-post til [post@miljodir.no](mailto:post@miljodir.no) eller per brev til Miljødirektoratet, postboks 5672 Sluppen, 7485 Trondheim. Vennligst merk brevet/e-post med vår referanse 2015/11684

**Høringsfrist er 4. mars 2016.**

## 2 Gjeldende rett

### 2.1 El-sykler etter Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven § 2 andre ledd definerer «kjøretøy» som «innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner». Videre defineres «motorvogn» som «kjøretøy som blir drevet fram med motor». El-sykler faller i utgangspunktet inn under denne definisjonen. Etter § 2 andre ledd i vegtrafikkloven kan Samferdselsdepartementet likevel bestemme at kjøretøy som etter lovens definisjon er motorvogn, ikke skal regnes som motorvogn.

Fra og med 23. mars 2015 endret vegmyndighetene sin definisjon av sykkel i § 2-5 nr. 12, andre ledd i kjøretøyforskriften og § 2 i forskrift om krav til sykkel. Definisjonen omfatter nå også el-sykler. Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12, andre ledd lyder som følger: «Som sykkel regnes også kjøretøy som nevnt i første ledd og som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW hvor hjelpemotorens effekt reduseres gradvis og opphører når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t, eller tidligere hvis syklisten slutter å trå/veive. Det tillates at kjøretøyet har fremdrift kun ved motorkraft opp til 6 km/t. Kjøretøy som nevnt i dette ledd anses ikke som motorvogn etter vegtrafikkloven § 2».

Endringen av definisjon i kjøretøyforskriften og i forskrift om krav til sykkel innebærer at el-syklister etter trafikkreglene likestilles med andre sykklister.

### 2.2 El-sykler etter motorferdselloven

Motorferdselloven § 2 definerer motorferdsel som følgende: «Med motorferdsel menes i denne lov bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykkel, beltebil, snøscooter o.l.) og båt eller annet flytende eller svevende fartøy drevet med motor, samt landing og start med motordrevet luftfartøy».

Motorferdselloven regulerer bruk av motordrevne ferdssinnretninger beregnet på transport av personer eller gods. Loven regulerer ikke bruk av motorredskaper som er for små til å føre en person, og heller ikke bruken av rene leketøysartikler. Motorferdselloven regulerer ikke bruken av ordinære, ikke terrenggående, elektrisk drevne rullestoler.

Selv om el-sykler er å betrakte som sykkel etter kjøretøyforskriften, vil slike framkomstmidler fortsatt omfattes av motorferdsellovens virkeområde.

All motorisert ferdsel i utmark er som hovedregel forbudt, både på bar og snødekket mark. Dette følger av § 3 i motorferdselloven. Motorferdselloven med tilhørende forskrifter gjør imidlertid flere unntak fra forbudet. Unntakene knytter seg i all hovedsak til nyttekjøring.

Dette innebærer at bruk av el-sykkel i utmark som hovedregel er forbudt. Forbudet mot motorferdsel gjelder også på veg i utmark som er ikke er opparbeidet for kjøring med bil, for eksempel traktorveger. Slike veger er etter motorferdselloven § 2, tredje ledd, definert som utmark.

## 2.3 El-sykler og markaloven

Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven) gjelder Oslomarka, og har som formål å fremme og tilrettelegge for friluftsliv, naturopplevelse og idrett. Loven skal sikre markas grenser og bevare et rikt og variert natur- og kulturmiljø med kulturminner.

Markaloven § 10 første ledd angir et forbud mot motorferdsel i utmark. I § 10 fjerde ledd andre punktum defineres hva som menes med motorferdsel. Definisjonen tilsvarer definisjonen i motorferdselloven: «bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykkel, beltebil, snøscooter og lignende) drevet med motor».

Det fremgår av § 10 første ledd at forbudet bare gjelder med mindre annet følger av loven eller forskrift i medhold av loven. Bestemmelsen inneholder en rekke direkte unntak for motorferdsel knyttet til spesifikke aktiviteter. Loven inneholder per i dag ingen bestemmelse som gir direkte hjemmel for å vedta forskrift om å unnta visse typer motorferdsel fra det generelle forbudet.

Av lovens forarbeider framgår det at reglene om motorferdsel i Marka i hovedsak samsvarer med reglene om motorferdsel i motorferdselloven, og at forarbeider og rettspraksis mv. om tolkningen av motorferdsellovens bestemmelser vil ha betydning også for tolkningen av markalovens bestemmelser om motorferdsel (Ot.prp. nr. 23 (2008-2009), særmerknaden til § 10).

Bruk av el-sykler omfattes av definisjonen av motorferdsel, og dette innebærer at også markaloven gir et generelt forbud mot bruk av el-sykler innenfor markalovens geografiske virkeområde.

## 2.4 El-sykler og verneforskrifter

Det er fastsatt en egen verneforskrift for hvert verneområde, og bestemmelsene om både motorisert og ikke motorisert ferdsel varierer. De fleste verneforskrifter har et forbud mot «motorferdsel» uten at dette er nærmere definert. Det er ofte gjort unntak for motorferdsel i forbindelse med bestemte aktiviteter eller langs bestemte traseer.

Verneforskriftene kan inneholde regler om at sykling/bruk av sykkel er forbudt, eller bare tillatt langs visse traseer. Begrepene «sykling»/«bruk av sykkel» er ikke nærmere definert.

Begrepet «motorferdsel» er ikke nærmere definert i verneforskriftene, men Miljødirektoratet mener det er naturlig å legge motorferdsellovens definisjon til grunn. Følgelig er bruk av el-sykler forbudt etter de fleste verneforskrifter.

## 2.5 El-sykler og friluftsløven

Friluftsløven regulerer blant annet allmennhetens adgang til å ferdes og å oppholde seg på annenmanns eiendom uten særlig samtykke fra grunneier. Bruk av el-sykkel i utmark er ikke en allemannsrett.

Det er i utgangspunktet tillatt med motorferdsel på private veger som ikke omfattes av motorferdsellovens utmarksdefinisjon. Friluftsløven § 4 åpner imidlertid for at eier av privat veg kan «forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn, (derunder sykkel med hjelpemotor) og parkering av motorvogn på eller langs vegen». Det framgår av forarbeidene til friluftsløven at presiseringen

«derunder sykkel med hjelpemotor» er ment å favne kjøretøy som knallert eller moped. Ordlyden omfatter imidlertid også el-sykler som etter kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 er definert som vanlig sykkel.

### 3 Bruk av el-sykler i utmark

Sykling som friluftslivsaktivitet er populært. Nesten halvparten (43%) av den voksne befolkningen bruker sykkel som framkomstmiddel på turer i naturen, mens en fjerdedel driver med terrengsykling. I tillegg er sykkel et framkomstmiddel som brukes mye til transport.

El-sykler har blitt populære, og salg av sykler med hjelpemotor har økt kraftig de siste årene. Det omsettes i dag alle typer sykler med hjelpemotor - både vanlige bysykler, terrengsykler og fatbikes (terrengsykler med brede dekk).

Bruk av el-sykler i utmark er forbudt, jf. definisjonen av «motorferdsel» gitt i motorferdselloven og markaloven. Miljødirektoratet har samtidig inntrykk av at få er kjent med at bruk av el-sykler i utmark som hovedregel er forbudt.

Miljødirektoratet har i vår faglige tilrådning til Klima- og miljødepartementet av 26. mars vurdert det som lite hensiktsmessig å ha et absolutt forbud mot bruk av el-sykler i utmark. Et absolutt forbud vil berøre områder der det ikke er knyttet miljømessige ulemper til bruk av el-sykler, og der et forbud kan være til hinder for økt bruk av el-sykler som et «grønt» framkomstmiddel for daglige gjøremål. Dette kan være opparbeidede turveier som tjener som snarveier på tur til jobb, skole, barnehage, butikk m.v. Miljødirektoratet ser også at bruk av el-sykler kan bidra til å få flere brukergrupper til å bruke sykkel til daglige gjøremål, og at en åpning for bruk av el-sykkel slik sett kan være positivt ut fra et folkehelseperspektiv. Etter vår vurdering vil det ikke være store ulemper knyttet til bruk på for eksempel brede turveier eller traktorveier som etter motorferdselloven omfattes av utmarksbegrepet. En el-sykkel vil trolig ikke forurense eller støy.

Direktoratet ser samtidig en rekke utfordringer med økende bruk av el-sykler i utmark. For friluftslivet kan en større økning i bruk av el-sykler i utmark bidra til å øke konfliktnivået som allerede er mellom gående og syklende flere steder. El-sykler kan innebære at flere oppnår større fart enn vanlige sykler på flater og i motbakker, noe som kan være en ulempe for gående som oppsøker skog, mark og fjell for rekreasjon. Økt fart kan også påvirke sikkerheten, eller følelsen av sikkerhet, til de som ferdes i skog og mark.

El-sykler kan samtidig ha større rekkevidde enn vanlige tråsykler, og utviklingen av nye terrengmodeller og stadig bedre batterier vil øke rekkevidden ytterligere. Dette betyr at el-sykler vil kunne transportere mennesker lengre inn i fjellområder enn hva som er mulig til fots eller ved hjelp av vanlige tråsykler. Større rekkevidde vil kunne medføre økte forstyrrelser inn i sårbare områder, noe som kan gi negative effekter for eksempel i form av forstyrrelse av dyrelivet og andre hensyn som motorferdselloven ivaretar i dag. Det er ikke nødvendigvis kjøretøyet i seg selv som forårsaker forstyrrelsen, men mennesket på kjøretøyet.

En generell åpning for bruk av el-sykler i utmark kan gjøre det enklere å sykle i utmark på enkle stier og tråkk, noe som igjen kan åpne for bruksmåter som er lite vanlige i dag, f.eks. downhill i områder utenfor alpinbakker. Dette kan være aktiviteter, som hvis det får et omfang, kan bidra til økt terrengslitasje og nye brukerkonflikter. Vi har per i dag ikke kjennskap til om el-sykler kan forårsake større terrengslitasje enn vanlige sykler, men ut fra at el-sykler gjerne gir mer kraft i tråkket kan dette være en problemstilling.

## **4 Forslag til regelverksendringer som åpner for bruk av el-sykler i utmark**

Klima- og miljødepartementet har bedt om en åpning for bruk av el-sykler i utmark innen gitte rammer, for eksempel ved at bruk av el-sykler tillates på sti og vei. En åpning for el-sykler i utmark forutsetter en endring i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Departementet har i oppdraget lagt til grunn at denne adgangen også skal gjelde i marka og i verneområder. Miljødirektoratet har derfor utarbeidet forslag til endringer i markaloven, i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, og i verneforskriftene som åpner for bruk av el-sykler innen visse rammer.

### **4.1 Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven)**

Markalovens definisjon av motorferdsel er som nevnt sammenfallende med definisjonen i motorferdselloven. Selv om markaloven § 10 første ledd forutsetter at en i forskrift kan gjøre unntak fra motorferdselforbudet, inneholder loven ingen generell hjemmel for å vedta en slik forskrift.

Miljødirektoratet mener den raske tekniske utviklingen innen el-sykler tilsier at regelverket bør ha fleksibilitet for å ta høyde for problemstillinger som etter hvert kan komme. Vi ser det derfor som mest hensiktsmessig at bruken av el-sykler reguleres i forskrift. Vi foreslår derfor at det følgende inntas et nytt sjettede ledd i markaloven § 10:

*Departementet kan ved forskrift tillate motorferdsel med kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel. Forskriften kan gi nærmere regler om bruken av slikt kjøretøy.*

Vi foreslår videre at nærmere regler om bruken av el-sykkel gis i bestemmelse i forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag, som også hjemles i markaloven.

### **4.2 Forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag**

Bruk av el-sykkel er motorferdsel i henhold til motorferdsellovens definisjon og virkeområde.

Med hjemmel i motorferdselloven § 4 tredje ledd kan departementet gi en bestemmelse i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag om når og hvor bruk av el-sykkel er

tillatt. Miljødirektoratet foreslår derfor en ny § 2a. i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag som åpner for slikt formål. Som nevnt over foreslår vi at paragrafen også hjemles i ny bestemmelse i markaloven.

Ny § 2a. i forskriften:

*Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark.*

*Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger.*

*Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven).*

Forslaget til bestemmelse, første ledd første setning, åpner for at el-sykler kan benyttes uten å søke kommunen om tillatelse på veg og opparbeidet sti i utmark. Henvisningen til vegtrafikklovgivninga innebærer at kjøretøy som etter kjøretøyforskriften regnes som sykkel også kan brukes i utmark slik bestemmelsen åpner for.

Lovlig bruk er avgrenset til veg og opparbeidet sti i utmark, men ikke overalt i utmark. Med veg og opparbeidet sti menes veger og stier som til enhver tid har et fast og jevnt toppdekke, og som er opparbeidet for god framkommelighet for ferdsel til fots, med vanlig sykkel, barnevogn med videre. Denne definisjonene vil i stor grad være sammenfallende med stier og veger som i forbindelse med tilrettelegging for friluftsliv betegnes som turveger. Stier som i mindre grad er opparbeidet faller utenfor definisjonen. Som veg regnes også landbruksveger slik de er definert i «normaler for bygging av landbruksveger» klasse 1- 8.

Bestemmelsens andre ledd gir kommunen adgang til å bestemme at ferdsel som nevnt likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på angitte stier eller veger. Miljødirektoratet ser at det kan være vanskelig å forutse hvordan utviklingen av bruk av el-sykler i utmarka blir, og at det derfor er viktig at kommunen har et virkemiddel for å kunne regulere slik bruk. Dersom det for eksempel oppstår brukerkonflikter mellom el-syklister og gående på populære turveier, eller det viser seg at samlet belastning medfører betydelig terrengslitasje, kan kommunen forby el-sykler i bestemte områder.

Bestemmelsens tredje ledd er tatt inn av informasjonshensyn og påpeker at denne bestemmelsen også er hjemlet i markaloven.

Endringsforslaget innebærer ikke at bruk av el-sykler i utmark blir en allemannsrett, og grunneier vil fortsatt kunne nekte slik ferdsel over sin eiendom.

**Avgrensningen til «veg og opparbeidet sti»**

En ulempe med å avgrense adgangen til bruk av el-sykler i utmark til «veg og opparbeidet sti» kan være at dette ikke er en entydig definisjon. I enkelte tilfeller vil det være en konkret vurdering om en sti er opparbeidet eller ikke, og i slike tilfeller kan det være vanskelig for brukerne, og for de som skal håndheve regelverket, å vite hvor det er lovlig å ferdes. Direktoratet har vurdert om avgrensningen kun burde vært til «sti og vei». En slik avgrensning er heller ikke entydig, men det vil være tilsvarende begrep som friluftsløven bruker når det gjelder vanlige sykler.

En avgrensning til «sti og veg», uten krav til opparbeiding, vil innebære at det legges til rette for bruk på mindre oversiktlige stier og tråkk. Direktoratet legger til grunn at det på smale og slitasjesvake stier forekommer konflikter mellom turgåere og vanlige syklist, og at en åpning for el-sykler kan forsterke slike konflikter. En slik avgrensning åpner også for bruk i langt flere områder, noe som med el-sykkels stadig økende rekkevidde kan innebære risiko for økt ferdsel inn i sårbare områder for naturmangfold.

I vurderingen har direktoratet lagt til grunn at bruk av el-sykler i utmark fortsatt er motorferdsel, og at en avgrensning til «veg og opparbeidet sti» lang på vei vil dekke samfunnsnyttige formål med tanke på en oppmykning av regelverket. Det vil for eksempel åpne for bruk av el-sykler på turveger som benyttes som transportåre i forbindelse med daglige gjøremål. Avgrensningen åpner også for bruk av el-sykkel på turveger i markaområder og liknende, noe som kan bidra til at nye grupper kan komme seg på tur i naturen.

Som tidligere nevnt har det vært en kraftig økning i salg av el-sykler, og trolig også en økning i antall terrengsykler og fatbikes med hjelpemotor som selges. Den teknologiske utviklingen går raskt, rekkevidden øker, prisene synker og el-sykler vil trolig bli mer og mer vanlig i årene framover. Vi har likevel liten kunnskap om hvordan utviklingen av bruk av el-sykler i utmarka blir, og hvilke konsekvenser bruk av el-sykler kan få for sårbart naturmangfold, terrengslitasje og brukerkonflikter med andre brukere av naturen.

Miljødirektoratet ber om tilbakemelding på vårt forslag til avgrensning til «veg og opparbeidet sti», opp mot et alternativ der det ikke stilles krav til at stien skal være opparbeidet.

### 4.3 Verneområdene

Ferdsel i verneområder reguleres av den enkelte forskrift. Det er per i dag registrert ca. 2.500 verneforskrifter i Lovdata. Hvilke regler som gjelder for motorferdsel/bruk av sykkel varierer. En overveiende del av forskriftene vedtatt etter 1970 vil imidlertid ha forbud mot motorferdsel som også rammer bruk av el-sykler. Endringer i verneforskrifter vedtatt etter naturmangfoldloven må etter naturmangfoldloven § 34 i utgangspunktet vedtas av Kongen. Det fremstår som u hensiktsmessig å endre hver enkelt forskrift. Miljødirektoratet foreslår derfor at endringene gjøres i form av en forskrift som vedtas ved kongelig resolusjon og som gjelder for alle verneområder opprettet i medhold av naturmangfoldloven og naturvernloven av 1970 med følgende innhold:

*Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er unntatt fra motorferdselsforbudet i forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) kapittel V eller lov 19. juni 1970 nr. 63 om naturvern kapittel II. Verneforskriftenes regler for bruk av sykkel gjelder for slikt kjøretøy.*

Forskriften innebærer at bruk av el-sykkel etter verneforskriften tillates i samme omfang som bruk av sykkel. Motorferdselloven (og markaloven for verneområder i Marka) gjelder også i verneområdene, og el-sykling utenfor veg og opparbeidet sti vil derfor være forbudt uavhengig av hvordan verneforskriftene regulerer bruk av sykkel. Der verneforskriften forbyr eller regulerer bruk av sykkel, vil disse reguleringene også gjelde for bruk av el-sykkel. Miljødirektoratet ser for seg at malen for verneområdeforskrifter tilpasses slik at reglene for bruk av el-sykkel fremgår direkte av verneforskrifter som vedtas i fremtida.

## 5 Forslag til endring i frilufsloven

Miljødirektoratet vurderer det som lite hensiktsmessig at bruk av el-sykler skal omfattes av et generelt forbud mot bruk av motorvogn som en grunneier har satt på private veger som ikke omfattes av utmarksdefinisjonen.

Direktoratet foreslår derfor at frilufsloven § 4 endres ved at presiseringa «(derunder sykkel med hjelpemotor)» strykes. Vi legger da til grunn at begrepet «motorvogn» skal forstås i samsvar med det som etter vegtrafikklovgivningen regnes som motorvogn. Endringa innebærer dermed at eier av privat veg ikke kan forby bruk av el-sykkel. Endringa medfører ikke at ferdsel med el-sykkel i utmark blir en allemannsrett etter § 2.

§ 4 (Ferdsel med motorvogn og hestekjøretøy) skal lyde som følger:

Når ikke annet er bestemt, kan eier av privat veg forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn, ~~(derunder sykkel med hjelpemotor)~~ og parkering av motorvogn på eller langs vegen.

Ved offentlig veg er det tillatt å parkere i utmark, såfremt det ikke volder nevneverdig skade eller ulempe.

## 6 Økonomisk og administrative konsekvenser

Miljødirektoratet erfarer at mange er ukjent med dagens regelverk for bruk av el-sykkel i utmark, og at det allerede i dag er et informasjonsbehov knyttet til å gjøre regelverket kjent. I forbindelse med endringer i regelverket mener direktoratet at det er nødvendig å gjøre regelverket kjent for allmennheten.

El-sykler er lette å manipulere, for eksempel slik at motoren gir framdrift uten bruk av pedalene eller at hjelpemotoren ikke slutter å virke når den passerer 25 km/t. Det vil derfor vær en utfordring for kontrollmyndigheten å skille lovlige fra ulovlige kjøretøy.

Videre er det en utfordring at oppdagelsesrisikoen av regelbrudd i utmark i utgangspunktet er lav på grunn av liten oppsynsdekning. Skal det gjøres en tilstrekkelig jobb med å forebygge og slå ned på bruk av el-sykler utenfor opparbeidete stier og veger, bør det dermed settes av midler til økte oppsynsressurser.

Ut over dette kan vi ikke se andre økonomiske konsekvenser av forslaget.

## 7 Samlet fremstilling av endringsforslagene

### Markaloven

I lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven) gjøres følgende endringer:



Ny § 10 sjette ledd skal lyde:

*Departementet kan ved forskrift tillate motorferdsel med kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel. Forskriften kan gi nærmere regler om bruken av slikt kjøretøy.*

#### **Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag**

I forskrift 15. mai 1988 nr 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gjøres følgende endringer:

##### Ny § 2a. i forskriften:

*Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark.*

*Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger.*

*Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven).*

Alternativt skal bestemmelsen lyde:

*Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og sti i utmark.*

*Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger.*

*Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven).*

#### **Verneforskrifter**

Med hjemmel i naturmangfoldloven § 34 fjerde ledd, jf. §§ 35, 36, 37, 38 og 77 vedtas følgende forskrift:

##### Forskrift om bruk av el-sykkel i verneområder

*Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er unntatt fra motorferdselforbudet i forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) kapittel V eller lov 19. juni 1970 nr. 63 om naturvern kapittel II. Verneforskriftenes regler for bruk av sykkel gjelder for slikt kjøretøy.*

#### **Friluftsløven**

I lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet gjøres følgende endring:

§ 4 skal lyde:

##### **§ 4 (Ferdsl med motorvogn og hestekjøretøy) skal lyde som følger:**

Når ikke annet er bestemt, kan eier av privat veg forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn (~~derunder sykkel med hjelpemotor~~), og parkering av motorvogn på eller langs vegen.

Ved offentlig veg er det tillatt å parkere i utmark, såfremt det ikke volder nevneverdig skade eller ulempe.