



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Se adresseliste

Deres ref

Vår ref  
14/523

Dato  
10.07.2014

**Bruk av snøscooter for fornøyleskjøring – forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag**

**1. Innledning**

Klima- og miljødepartementet sender med dette på høring forslag til endringer i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven), og forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (forskrift for motorkjøretøyer i utmark etc.).

Forslagene gjelder innføring av adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring.

Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Vi ber høringsinstansene vurdere om forslaget også bør forelegges underliggende organer mv. som ikke er oppført på listen. Høringsbrevet er tilgjengelig elektronisk på [www.regjeringen.no/kld](http://www.regjeringen.no/kld).

**Høringsfristen er 19. september 2014.**

Merknader til forslaget bes sendt elektronisk i Word-format (ikke som PDF-fil) til Klima- og miljødepartementet på e-postadressen [postmottak@kld.dep.no](mailto:postmottak@kld.dep.no)

**2. Gjeldende rett. Bakgrunnen for forslagene til lov- og forskriftsendringer**

Utgangspunktet er at all motorisert ferdsel i utmark er forbudt, på både bar og snødekt mark, jf. § 3 i motorferdselloven. Motorferdselloven med tilhørende forskrifter gjør imidlertid flere

unntak fra dette forbudet. Unntakene knytter seg i all hovedsak til nyttekjøring. Det fremgår av motorferdsellovens forarbeider at utgangspunktet for reguleringen av motorisert ferdsel i utmark er å søke å begrense ferdselen til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi, og derved begrense unødvendig kjøring og fornøyleskjøring. Samtidig skal regelverket sikre at den kjøring som er tillatt skjer til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og friluftsliv.

Nyttekjøring i utmark forvaltes i dag primært av kommunene, som er gitt utstrakt myndighet til å åpne for slik kjøring gjennom tillatelser og dispensasjoner.

Fram til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag kom i 1977 var det ikke noe alminnelig lovgrunnlag for å regulere motorferdsel i naturen. Det fantes enkeltbestemmelser i særlovgivningen (naturvernloven, vegtrafikkloven mv), men disse bestemmelsenes anvendelsesområde var knyttet til særlovenes spesifikke formål og bestemmelsene ga derfor begrenset mulighet for generell regulering av motorisert ferdsel i utmark.

Både velstandsutvikling og teknologisk utvikling medførte stadig økning av motorisert ferdsel i utmark og vassdrag, herunder til fritidsbruk. I Ot.prp. nr. 45 (1976-77) lagt fram av regjeringen Brundtland fremgår det at den motoriserte ferdselen mange steder er blitt så omfattende at *”den medfører for stor belastning på knappe naturressurser som fiske og vilt og betydelig slitasje på og støy i naturmiljøet og reduserer trivselen”*, og at det derfor *”ut fra et samfunnsmessig helhetssyn”* var behov for å regulere dette.

I proposisjonen heter det videre at det *”naturlige utgangspunkt for en regulering av motorferdselen må være å søke å begrense den til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi”*, og at siktemålet med loven måtte være *”å verne om naturmiljø og fremme trivselen”*.

Ti år senere så man at det på tross av loven hadde skjedd sterk økning av motorisert ferdsel i utmark. Blant annet hadde antall snøscootere økt fra 6 000 i 1975 til 30 000 i 1986 (i dag er tallet ca 76 500). Også antallet barmarkskjøretøy hadde økt betydelig. Kommunenes praktisering av loven hadde variert sterkt, og enkelte kommuner fulgte en langt mer liberal praksis enn forutsatt. I 1977-loven var myndigheten til å gi både forskrifter og enkelttillatelser om motorferdsel i utmark lagt til kommunene. I 1988 ble loven endret og de kommunale forskriftene erstattet med en landsomfattende (nasjonal) forskrift (forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag), da man fant dette riktig på bakgrunn av den raske utviklingene og dertil økende konflikter, jf. Ot.prp. nr. 60 (1986-87).

Målet med den nasjonale forskriften er *”å hindre den rene fornøyleskjøring, uten å legge hindringer i veien for den kjøring som har et nyttig og nødvendig formål”*, jf Ot.prp. nr. 60 (1986-87) side 10.

Regelverket om motorferdsel i utmark åpner i dag ikke for fornøyleskjøring, bortsett fra i Nord-Troms og Finnmark hvor det gjelder egne regler. Her kan Fylkesmannen legge ut løyper etter forslag fra kommunestyrene. Løypene er åpne for allmennheten.

De senere årene har det vært fremsatt ønsker fra flere kommuner og fylkesting utenfor Nord-Troms og Finnmark om å få adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleseskjøring. Løyper ønskes etablert både som tilbud til allmennheten og til bruk i reiselivssammenheng, der snøscooterturisme vil kunne være en viktig inntektskilde.

Regjeringen ønsker å gi kommunene større ansvar og råderett i eget lokalmiljø. I Sundvolden-erklæringen pkt. 10 heter det at Regjeringen vil la kommunene forvalte motorisert ferdsel i utmark. På denne bakgrunn iverksatte regjeringen vinteren 2013/2014 et forsøk der 104 kommuner ble gitt anledning til å etablere snøscooterløyper for fornøyleseskjøring i medhold av lov 27. juni 2003 nr. 13 om forsøk i offentlig forvaltning (forsøksloven).

Sivilombudsmannen konkluderte i en uttalelse 12. juni 2014 med at omfanget av forsøket lå utenfor de rettslige rammene til forsøksloven. Selv om regjeringen mente at forsøket var lovlig og Sivilombudsmannens konklusjoner formelt sett ikke er rettslig bindende, besluttet Regjeringen 19. juni 2014 etter en helhetsvurdering å avvike forsøket og i stedet legge til rette for en rask lovprosess. Regjeringen besluttet samtidig at rammene for etablering av løyper i lovforslaget ikke skal avvike vesentlig fra de rammer som gjaldt for forsøket.

I vedtak samme dag, ved behandling av Innst. 309 (S) fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland og Ola Elvestuen, ba Stortinget regjeringen om snarest mulig å legge fram forslag til endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige nasjonale retningslinjer som inntas i loven (anmodningsvedtak nr. 549 (2013-2014)).

### **3. Departementets forslag**

Departementet foreslår at det gis en viss åpning for kjøring med snøscooter til fornøylesesformål ved at kommunene gis adgang til å etablere løyper for slik kjøring.

Økt støy og trafikkbelastninger i utmark er negativt bl.a. for friluftsliv og for sårbart naturmangfold, og for dem som utsettes for støy som følge av slik ferdsel. En markert økt motorisering av norsk utmark er derfor ikke ønskelig og vil kunne få betydelige negative konsekvenser for det tradisjonelle friluftslivet og muligheten til å oppleve uberørt, stille natur. Selv om lovforslaget legger til rette for en viss åpning for motorisert ferdsel til fornøylesesformål, er det fortsatt et mål å begrense motorferdsel i utmark mest mulig. Det er derfor vesentlig at det settes klare rammer for adgangen til å åpne opp for snøscooterkjøring, herunder at slik kjøring bare skal skje i nærmere fastsatte løyper, at det gjelder absolutt forbud mot kjøring i nærmere spesifiserte områder og at kommunene må hensynta virkninger for friluftsliv, naturmangfold, hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. Videre er det viktig at kommunenes prosess frem til et eventuelt vedtak om å etablere snøscooterløype er god og grundig, og at ulike interesser klarlegges slik at de kan tas med i vurderingen.

Reglene som gjaldt for det nylig avviklede forsøket representerer etter departementets syn en god balanse mellom de ulike og til dels motstridende hensynene i saken. Gjennom forsøket

kunne kommunen å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring gjennom en planprosess etter plan- og bygningsloven. En standardisert forskrift som hver enkelt kommune hadde vedtatt satte samtidig klare rammer for kommunenes planlegging. Forskriften forbød blant annet anlegging av løyper i nærmere angitte områder og stilte krav om hensyn kommunene skulle ta ved utarbeidelsen av løypene. Etter departementets syn er det naturlig at forslaget som her forelegges høringsinstansene, bygger på reglene som gjaldt for forsøket.

Departementet foreslår på denne bakgrunn at det inntas en ny bestemmelse i motorferdselloven som gir hjemmel for å gi forskrift om adgang for kommunene til å etablere snøscooterløyper. Lovbestemmelsen fastsetter at løypene skal angis i arealplan eller reguleringsplan og inneholder de viktigste rammene for kommunenes planlegging, herunder bestemmelser om hvor løypene kan legges og hvilke hensyn kommunene skal ta for å sikre tilstrekkelig ivaretagelse av friluftsliv og naturmangfold. Dette vil etter departementets syn være i overensstemmelse med Energi- og miljøkomiteens vedtak om å legge fram et lovendringsforslag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige nasjonale retningslinjer som inntas i loven. Mer detaljerte regler om rammene for løypene og prosessen i kommunene foreslås gitt i forskriften.

Departementet foreslår videre at det gjøres enkelte andre endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som følge av den nye forskriftshjemmelen.

Departementets forslag til lov- og forskriftsendringer fremgår av punkt 4. I punkt 6 tar departementet opp enkelte problemstillinger som vi ikke fremmer konkrete forslag om, men som vi ber om innspill på.

#### *Nærmere om rammene for kommunens planlegging*

##### Områder som skal være unntatt

Departementet foreslår i hovedsak tilsvarende begrensning for hvor løypene kan legges som i forsøket. Det innebærer at løypene ikke kan legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Departementet har vurdert om alle villreinområder bør være unntatt, men har funnet at dette vil dekke svært omfattende arealer uten at det nødvendigvis er skadelig for villrein at det anlegges løyper i de enkelte områdene. I den grad de planlagte snøscooterløypene faktisk utgjør en trussel mot villrein, eventuelt andre dyre- og fuglearter eller annet naturmangfold, plikter kommunen uansett å hensynta dette, idet departementet foreslår at kommunen i planarbeidet skal ha en generell plikt til å ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. Departementet har videre vurdert om viktige friluftslivsområder bør unntas. Departementet viser til at blant annet Den Norske Turistforening og Norsk Friluftsliv (tidligere Friluftslivets fellesorganisasjon) har anmodet om at snøscooterløyper forbyes i store sammenhengende vinterfriluftslivsområder. Departementet er enig i at det er av vesentlig betydning å beholde store sammenhengende områder uten motorisert ferdsel. Departementet mener imidlertid at forbudsområdene må være klart avgrenset for å gjøre regelverket enkelt anvendelig og etterprøvbart. At loven ikke inneholder et uttrykkelig forbud mot å legge løyper i viktige friluftslivsområder, innebærer uansett ikke at det er fritt fram for kommune å legge løyper i slike

områder, idet departementet foreslår at lovforslaget inneholder en plikt for kommunene til å ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, og videre at kommunen i planforslaget skal utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

I forsøket var det et absolutt forbud mot å legge løyper i skredutsatte områder eller bratt terreng. Departementet foreslår (som i forsøket) at det i forskriften inntas en plikt for kommunene til å ta hensyn til sikkerheten til de som kjører og andre. Dette kravet vil også omfatte plikt for kommunen til å vurdere mulig skredfare i løypetraseene. Departementet mener sikkerhetsaspektet er tilstrekkelig ivaretatt gjennom dette og at det derfor ikke er nødvendig å lov- eller forskriftsfestsette et eksplisitt forbud mot løyper i skredutsatte områder eller bratt terreng.

#### **4. Forslag til endringer i motorferdselloven og for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag**

##### **4.1 Lov om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag**

###### § 4 a

Som nevnt innledningsvis innebærer motorferdselloven i dag et restriktivt utgangspunkt for regulering av motorferdsel i utmark og vassdrag. Det fremgår av forarbeidene at utgangspunktet for reguleringen av motorisert ferdsel er å søke å begrense ferdselen til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi, og derved begrense unødvendig kjøring og fornøyleskjøring. En åpning for etablering av løyper for fornøyleskjøring med snøscooter vil derfor kreve lovendring. Departementet foreslår at det inntas en ny bestemmelse i motorferdselloven om adgang for kommunene til å etablere snøscooterløyper. Bestemmelsen er utformet som en forskriftshjemmel som gir departementet kompetanse til i forskrift å gi adgang for kommunene til å etablere snøscooterløyper. Bestemmelsen gir rammer for departementets forskriftskompetanse og kommunenes planlegging, herunder bestemmelser om hvor slike løypene kan legges og hvilke hensyn kommunene skal ta for å sikre tilstrekkelig ivaretagelse av friluftsliv og naturmangfold. Det anses hensiktsmessig at mer detaljerte regler om kommunens adgang til å etablere snøscooterløyper fastsettes av departementet i forskrift.

Departementet foreslår at endringen tas inn som nytt annet og tredje ledd i loven § 4 a (endring i kursiv):

###### **§ 4 a.(forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag)**

Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vassdrag bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet.

*Departementet kan i slik forskrift gi kommuner myndighet til å etablere løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. Forskriften kan omfatte nærmere regler om kommunens bruk av myndigheten.*

*Løyper etter annet ledd skal angis i arealplan eller i reguleringsplan. Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep. I planarbeidet skal kommunene ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. I planforslaget skal kommunen utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.*

#### Merknader til bestemmelsen

Andre ledd gir departementet myndighet til å gi forskrift om at kommunene kan etablere snøscooterløyper. Departementet kan i slik forskrift gi nærmere regler om kommunens bruk av myndigheten til å etablere løyper. Dette omfatter både nærmere regler om hvilke krav som gjelder for løypene og om prosessen kommunen skal følge når løypene etableres.

Tredje ledd fastsetter de viktigste kravene som gjelder for løypene og for kommunens prosess. Bestemmelsen fastslår at løypene skal angis i plan. Det vil dermed være plan- og bygningsloven som er verktøyet kommunene skal bruke for å fastsette løypetraseene. Bestemmelsen setter også rammene for hvor løypene kan legges, hvilke hensyn kommunene skal ta når løypene anlegges og hvilke utrednings- og kartleggingskrav som gjelder. Kravene i tredje ledd er gjentatt i utkastet til forskriftsbestemmelse som er omtalt senere i høringsbrevet. For nærmere omtale av kravene viser vi til merknadene til denne bestemmelsen.

#### § 5

Selv om motorferdsellovgivningen i dag ikke åpner for fornøyleskjøring, er det som tidligere nevnt gjort et unntak fra dette når det gjelder Nord-Troms og Finnmark. Motorferdselloven § 5 tredje ledd lyder i dag:

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

Bestemmelsen er, med tillegg av enkelte presiseringer, gjentatt i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark § 4.

Ved innføring av hjemmel for kommunene til å etablere snøscooterløyper gjennom arealplanlegging, antar departementet at det praktiske behovet for at fylkesmannen gir forskrift som nevnt i § 5 tredje ledd blir borte. I alle tilfelle mener departementet det vil være uryddig og lite ønskelig å ha ulike regimer for etablering av snøscooterløyper. Departementet foreslår derfor at § 5 tredje ledd oppheves.

Det vil kunne ta noe tid for kommunene å vurdere om de ønsker å videreføre eksisterende løyper og å fastsette disse gjennom arealplan i medhold av de nye bestemmelsene. For å gi kommunene tid til å innrette seg vil det derfor være behov for overgangsbestemmelser. Departementet ser to ulike måter å løse slike overgangsbestemmelser på:

- ved at § 5 tredje ledd oppheves, men at det i en overgangsbestemmelse fastsettes at løypene fastsatt i medhold av § 5 tredje ledd opprettholdes for den perioden kommunene trenger for å innrette seg. Departementet antar at en periode på seks år vil være tilstrekkelig. I løpet av en slik periode vil kommunene ha rukket å være gjennom rullering av kommuneplan og hatt god anledning til å vurdere eventuelle løyper. Denne løsningen må kombineres med at departementet i overgangsbestemmelsen gis hjemmel å gi nærmere overgangsregler, for eksempel om stenging, merking, forbud mot bruk i bestemte tidsrom mv. Løsningen er lovteknisk ryddig, men departementet er noe usikker på om det er praktisk gjennomførbart å ha felles regler for alle de lokale løypene i en sentral overgangsforordning.
- ved å videreføre de to regimene parallelt, til kommunene har rukket å innrette seg, slik at § 5 tredje ledd oppheves med virkning først etter en periode. De eksisterende forskriftene gitt av fylkesmannen vil da videreføres med hjemmel i loven § 5 tredje ledd og forskriften § 4 inntil disse bestemmelsene oppheves. Også her antas seks år å være en tilstrekkelig lang periode for dobbeltregime. Siden hensikten med en slik løsning vil være å sikre tilstrekkelig hjemmel for en midlertidig videreføring av forskrifter om allerede eksisterende løyper, vil det være en forutsetning at fylkesmannen i seksårsperioden ikke etablerer nye løyper eller deltraseer med hjemmel i § 5. Nye løyper, også korte deltraseer, må etableres av kommunen med hjemmel i de nye bestemmelsene gitt i medhold av § 4 a i loven. Denne overgangsløsningen vil slik departementet ser det trolig være den praktisk enkleste.

Departementet vurderer det slik at det sistnevnte alternativet vil være det langt enkleste å gjennomføre i praksis. Departementet går derfor inn for en løsning der bestemmelsen oppheves, men med virkning først etter en overgangsperiode på seks år. Vi ber imidlertid om høringsinstansens syn på begge alternativene.

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

### § 4

§ 4 i forskrift for motorkjøretøyer i utmark etc. er gitt til gjennomføring av motorferdselloven § 5 tredje ledd. Bestemmelsen omhandler bruk av snøscooter i Finnmark og i Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) langs løyper som er utlagt av fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret. Som for motorferdselloven § 5 tredje ledd antar departementet at det praktiske behovet for bestemmelsen vil bli borte ved innføring av hjemmel for kommunene til å etablere snøscooterløyper gjennom arealplanlegging.

Departementet foreslår derfor at bestemmelsens oppheves, med overgangsløsning tilpasset det som besluttes for loven § 5 tredje ledd, jf. punkt 4.1 foran,

#### Ny § 4a

Departementet mener det vil være mest hensiktsmessig at bestemmelsene som fastsettes med hjemmel i den foreslåtte bestemmelsen i motorferdselloven § 4 a bør gis i forskrift for motorkjøretøyer i utmark etc. Departementet foreslår at bestemmelser som regulerer kommunenes adgang til å etablere snøscooterløyper tas inn i en ny § 4a i forskriften, og at bestemmelsen skal lyde:

#### **§ 4a.**

*Kommunen kan etablere løyper for kjøring med snøscooter (beltemotorsykkel) på vinterføre.*

*Løypene skal angis i arealplan eller i reguleringsplan som trasé for snøscooterløype. Løypene skal vises i planen som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen angir traseen. For behandlingen av planen gjelder plan- og bygningsloven §§ 3-1 til 5-6 og §§ 10-1 til 13-4 med de unntak og særregler som følger av bestemmelsen her. Løypene skal ikke stride mot arealformålet og bestemmelsene i arealplan, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-6 og 12-4.*

*Kommunen skal i forskrift gi bestemmelser om bruken av løypene, herunder om kjørefart og kjøretider. Det kan i bestemmelsene fastsettes krav om brukerbetaling til dekning av kostnader for drift av løypene.*

*Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep.*

*I planarbeidet skal kommunen ta hensyn til*

- a) støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø*
- b) sikkerheten for de som kjører og andre.*

*Planforslaget skal*

- a) utrede virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet*
- b) kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.*

*Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket til slik løype.*

*Kommunens vedtak om trasé for snøscooterløype og bestemmelser om bruk av slike løyper kan påklages etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 1-9, men slik at Fylkesmannen er klageinstans. Plan- og bygningsloven § 11-15 tredje ledd gjelder ikke for kommunestyrets vedtak om trasé for snøscooterløype i kommuneplan. For myndighet til å fremme innsigelse gjelder reglene i plan- og bygningsloven § 5-4. Støy eller andre negative virkninger for lokalt friluftsliv gir grunnlag for innsigelse etter plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd. Ved behandling av innsigelsessaker kan departementet prøve alle sider av saken.*



### Merknader til bestemmelsen

*Første ledd:* Bestemmelsen slår fast at kommunen har myndighet til å etablere løyper for fornøyelseskjøring med snøscooter på vinterføre. Kommunen kan bare åpne for fornøyelseskjøring i faste løyper, og vil ikke ha anledning til å åpne områder for fri kjøring utenfor løyper. Bestemmelsen kan heller ikke brukes som grunnlag for dispensasjon til for eksempel enkeltpersoner som ønsker å kjøre på tur eller hytteiere som ønsker å kjøre fra hytta til løypa.

Kommunen har ingen plikt til å etablere slike løyper.

*Andre ledd:* Løypene skal angis i arealplan eller reguleringsplan. Med arealplan menes kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan for et område i kommunen.

For behandlingen av arealplanen gjelder saksbehandlingsreglene som gjelder for planer etter plan- og bygningsloven, med de unntak og særregler som følger av forskriften. Det formelle hjemmelsgrunnlaget for kommunens saksbehandling og vedtak om snøscooterløype er imidlertid motorferdselsloven og forskrift om motorferdsel i utmark – ikke plan- og bygningsloven. Arealplanen er med andre ord et virkemiddel for å synliggjøre de traseene som vedtas. Tilsvarende brukes plan- og bygningslovens prosessregler for saksbehandlingen etter forskriften.

Planen må inneholde et plankart som viser løypa som linjesymbol med sosikode 1164.

Kommunen kan enten avklare traseen som ledd i det ordinære kommuneplanarbeidet, eller den kan avklare traseen som egen sak der kommunen gjennom en planprosess må fastsette hvor traseen skal gå, og treffe et vedtak om trase som skal vises i en eksisterende arealplan/på et eksisterende plankart. I prosessen med å avklare traseen må kommune følge prosessreglene i plan- og bygningsloven §§ 3-1 til 5-6 og §§ 10-1 til 13-4. Kommunen må lage en saksfremstilling for å opplyse saken tilstrekkelig, i form av planbeskrivelse eller planprogram. Saksfremstillingen må tilpasses den konkrete situasjonen og behovet. Hvis det er snakk om mange trasealternativer og lange traseer med mange som vil komme i berøring med hytteområder mv bør kommunen utarbeide et planprogram for å opplyse saken godt nok.

Høringen kan begrenses til å gjelde snøscootertraseen. I høringen legger kommunen fram det utsnittet av kommuneplankartet som er nødvendig for å ta stilling til traseen. Underliggende arealformål må inngå for å kunne se løypa i den sammenheng den skal vurderes i og for å gi mulighet til å ta stilling til om løypa er innenfor kravene i forskriften.

Etablering av løyper gjennom arealplanlegging innebærer at plan- og bygningslovens bestemmelser om medvirkning, samarbeid, samråd, offentlighet og informasjon gjelder for behandling av planer etter forskriften. Det er av stor betydning at kommunen tidlig i planprosessen tar kontakt med aktuelle sektororganer og fylkeskommunen slik loven forutsetter. Det er en forutsetning at berørte interessegrupper som næringsinteresser (herunder reindriftsnæringa), beboerforeninger, grunneiere, turlag og andre friluftsansjoner,

miljøorganisasjoner, velforeninger, hytteforeninger og lignende får komme til orde i beslutningsprosessen.

Som det fremgår av merknaden til første ledd har kommunen ingen plikt til å utarbeide planer om snøscooterløyper. Kommunen kan heller ikke pålegge en privat aktør å fremme plan eller å bekoste slike planer.

*Tredje ledd:* Kommunen skal gi bestemmelser om bruken av løypene. Disse skal som et minimum omfatte regler om fartsgrenser, tidspunkt og tidsrom for kjøring (når på dagen, ukedager/helger/høytider, når på året m.v.). Kommunen bør også gi bestemmelser om rasting. I utgangspunktet vil det ikke være tillatt å kjøre utenfor løypene, og rasting bør derfor skje så nær løypa som mulig. Av sikkerhetsmessige grunner kan det likevel være nødvendig å fravike løypa noe. Kommunene bør gjennom bestemmelser angi hvor langt utenfor løypa det eventuelt er tillatt å kjøre, eventuelle områder der rasting ikke skal være tillatt m.v. Terrenget vil være avgjørende for hvor langt det er nødvendig å kjøre for å finne en leirplass. Kommunen bør fastsette en øvre grense som ikke bør overskride 30 meter. I de åpne løypene i Nord-Troms og Finnmark har i henhold til retningslinjer fra Klima- og miljødepartementet rasting ut fra sikkerhetsmessige og praktiske grunner vært akseptert inntil 300 meter fra merkestikkene i snaufjell og på islagt vann. Ut fra de særlige forholdene som gjør seg gjeldende i disse fylkene, som også har begrunnet de åpne snøscooterløypene her, vil departementet anta at denne praksisen bør kunne fortsette dersom den enkelte kommune ønsker det og nedfeller det i sine bestemmelser. Departementet ser imidlertid ingen grunn til å åpne for rasting i slike avstander fra løypene i landet for øvrig. Ved utredning av støy, effekter for friluftsliv og naturmangfold mv. må det tas høyde for de bestemmelser som er gitt om maksimal kjørelengde ut fra løypene til rasting ved beregning av influensområde.

Det kan også fastsettes andre begrensninger i bruken av løypene, for eksempel om bruk til bestemte formål eller grupper, eller bestemmelser om betaling. Slike bestemmelser må imidlertid ikke stride mot andre rettsregler (for eksempel prinsippet om ikke-diskriminering i EØS-avtalen). Begrensning av bruk til bestemte grupper, betalingsordninger mv er omtalt i punkt 5 nedenfor. I den grad kommunen innfører brukerbegrensninger og betalingsordninger bør dette reguleres i de kommunale forskriftene.

Av sikkerhetshensyn er det nødvendig at løypene merkes. Dette sikrer også at de som kjører holder seg i traseen slik den er lokalisert på plankartet. Kommunen har det overordnede ansvaret for at løypene er tilstrekkelig merket, men kan inngå avtaler med andre aktører om drift og vedlikehold av løypene. Løypene bør merkes ved bjørkestikker eller annet naturlig materiale. Krav til frekvens på merkestikker må vurderes ut hva som er nødvendig med tanke på sikkerhet.

*Fjerde ledd:* Bestemmelsen fastslår at snøscooterløyper ikke skal legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, og at de ikke skal være til vesentlig skade eller ulempe for reindrift eller kreve terrenginngrep. Grensene for de nasjonale villreinområdene fastsettes gjennom de regionale villreinplanene. Per i dag er ikke alle villreinplanene ferdigstilte. For de områdene som ikke

har ferdige planer, bør kommunen bruke avgrensingen av villreinens leveområde slik det er kartlagt i grunnlagsrapportene fra NINA/Villreinsentrene.

Løypene må ikke kreve terrenginngrep, herunder planering og opparbeiding av terreng i barmarkssesongen. Kvisting og rydding av traseer regnes ikke som terrenginngrep.

*Femte ledd:* Bestemmelsen nevner en rekke hensyn kommunen må se hen til når løypene skal etableres. Løypene bør ikke etableres i strid med disse hensynene.

Når det gjelder støy, vil Miljødirektoratet utarbeide veiledningsmateriale med føringer og anbefalinger for hvordan støy skal behandles i planleggingen av snøscooterløyper.

Kravet om å ta hensyn til sikkerhet innebærer blant annet at løypene ikke bør legges i skredutsatte områder eller bratt terreng. I forbindelse med snøskred nyttes gjerne begrepet "bratt terreng" for terreng brattere enn 30°. De aller fleste snøskred utløses i områder brattere enn 30°. Snøskred kan imidlertid unntaksvis også starte i moderat bratt terreng (25 – 30°), særlig ved dårlige vær- og stabilitetsforhold. Med "skredutsatte områder" menes områder som kan nås av snøskred som enten er fjernutløst, utløst av andre, eller naturlig utløste, altså utløpsområder for skred. Det anbefales at kommunene benytter tilgjengelige kartdatabaser, eksempelvis fra NGI, for å unngå å legge løyper i bratt eller skredutsatt terreng.

Enkelte terreng som er markert i kart som utløpsområder for skred kan være relativt trygge under normale forhold, men skredutsatt under særlig dårlige og ustabile forhold. Dersom løyper unntaksvis anlegges slik at de krysser steder som kan være skredutsatte under særlig ustabile forhold, kan det være behov for å gjøre snøscooterførere oppmerksom på dette gjennom overvåkning og varsling, stengning, skilting eller generelle advarsler. Departementet anbefaler at kommunene involverer personer med snøskredfaglig kompetanse for å vurdere skredrisikoen for foreslåtte løyper.

Kommunen må også ta hensyn til andre lokale forhold som kan representere en fare ved scooterkjøring, f.eks. små brattheng og kløfter, usikker is og lignende.

*Sjette ledd:*

Etter sjette ledd bokstav a skal kommunen i planforslaget utrede virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet. Med influensområde menes området som blir påvirket av etablering av snøskuterløyper, for eksempel det området som blir påvirket av støy. Det er altså ikke bare virkningene på friluftsliv og naturmangfold i selve planområdet som i denne sammenhengen er relevant, men også virkninger for de områder utenfor planområdet som berøres.

Kommunen skal videre foreta en kartlegging og verdsetting av friluftslivsområdene der løypene planlegges, jf. sjette ledd bokstav b. Kartleggingen og verdsettingen skal skje med utgangspunkt i Miljødirektoratets håndbok M98-2013 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområde. Kommunen skal vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

Utredningen og kartleggingen skal fremgå av planbeskrivelsen når planen sendes på offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 4-2 første ledd.

*Sjuende ledd:*

Sjuende ledd presiserer at kommunen ikke kan treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneieren har samtykket. Også uten en spesifikk bestemmelse om samtykke vil grunneier som hovedregel ha rett til å forby eller begrense motorferdsel over egen eiendom ut fra prinsippet om grunneiers råderett over egen eiendom, med mindre det foreligger en særlig bruksrett på bakgrunn av hevd eller annet. Bestemmelsen om grunneiersamtykke har således ingen selvstendig betydning når det gjelder grunneiers rett til å nekte snøscooterkjøring på egen eiendom. Bestemmelsen har kun selvstendig betydning for tidspunktet kommunen må innhente samtykke på – den stiller krav om at kommunen må innhente et eksplisitt samtykke på forhånd, før den treffer vedtaket om å etablere snøscooterløyper.

Krav om av innhenting av samtykke gjelder overfor både private og offentlige grunneiere. Stortingets energi- og miljøkomité har i Innst. 309 S (2013-2014) understreket behovet for god dialog med grunneiere ved inngåelse av avtaler om motorisert ferdsel. Komiteen har videre uttalt at de lokale fjellstyrene må gi samtykke til motorisert ferdsel for statsallmenningene. I statsallmenningene er det i henhold til fjelloven Statskog som er hjemmelshaver og administrerer grunneierrettighetene. Fjelloven § 12 gir fjellstyrene rett til å uttale seg om grunndisponeringstiltak før grunneier fatter vedtak. Regjeringen legger i høringsforslaget her ikke opp til å foreslå endringer i fjelloven for å overføre samtykkekompetansen fra Statskog til fjellstyrene. Samtykke til snøscooterløyper i statsallmenninger skal dermed i henhold til høringsforslaget fortsatt gis av Statskog.

*Åttende ledd:*

Bestemmelsen fastslår at kommunens vedtak om å etablere snøscooterløype kan påklages, og at Fylkesmannen er klageinstans.

Videre fastslås at reglene i plan- og bygningsloven § 5-4 gjelder for myndigheten til å fremme innsigelse. Dette innebærer at berørt statlig og regionalt organ kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde. I tillegg til innsigelsesgrunnlagene i plan- og bygningsloven § 5-4, presiseres det i bestemmelsen at også støy eller andre negative virkninger for lokalt friluftsliv gir grunnlag for innsigelse.

Innsigelsesretten gjelder både trasevalg og kommunens bestemmelser om bruk av løypa. En innsigelse mot snøscooterløype kan for eksempel være begrunnet i hensynet til naturmangfold, friluftsliv, jordvern, kulturminnevern, sikkerhetshensyn, eller at forslaget strider mot begrensningene i fjerde ledd.

Andre kommuner kan også fremme innsigelse mot forslag til snøscooterløyper i arealplan, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 andre ledd. Sametinget kan fremme innsigelse mot slike planer i

spørsmål som er av vesentlig betydning for samisk kultur eller næringsutøvelse, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 tredje ledd.

#### § 8

Forskriften § 8 gir Fylkesmannen myndighet til å legge ut løyper for isfiskeløyper etter forslag fra kommunen, i områder der Miljødirektoratet har åpnet for det. Departementet antar at bestemmelsen mister mye av sin praktiske betydning dersom forslagene til endringer i motorferdselloven og forskriften vedtas. Departementet legger til grunn at kommunene vil kunne etablere slike løyper gjennom hjemmelen for å anlegge løyper, og avgrense bruken til isfiskeformål.

Departementet foreslår derfor at bestemmelsen oppheves. Akkurat som for de åpne løypene i Nord-Troms og Finnmark vil det kunne ta noe tid for kommunene å vurdere om de ønsker å videreføre eksisterende isfiskeløyper og å fastsette disse gjennom arealplan i medhold av de nye bestemmelsene. For å gi kommunene tid til å innrette seg vil det derfor også her være behov for overgangsbestemmelser. Departementet mener overgangsbestemmelsen for isfiskeløypene bør løses på samme måte som for løypene i Nord-Troms og Finnmark, se punkt 4.1 foran.

#### § 9

§ 9 første ledd slår fast at motorferdsel i enkelte nærmere angitte kommuner i Finnmark og Nord-Troms ikke er tillatt i tidsrommet f.o.m. 5. mai t.o.m. 30. juni. Fylkesmannen kan bestemme at forbudet skal gjelde andre tidsrom, for hele kommunen eller for særskilte områder, når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta.

Med unntak av motorferdsel som er tillatt etter motorferdselloven § 4 første ledd, gjelder bestemmelsen for all ferdsel med motorkjøretøyer etter forskrift for motorkjøretøyer etc., ikke bare for kjøring i de åpne løypene.

Når det åpnes opp for kjøring med snøscooter for fornøylesformål over hele landet, slik høringsforslaget innebærer, mener departementet at det er behov for tilsvarende adgang for fylkesmennene i resten av landet til å kunne gripe inn med restriksjoner dersom det er nødvendig. Departementet foreslår derfor at bestemmelsen endres slik at den gjelder alle landets fylker.

Departementet foreslår at bestemmelsen skal lyde (endringer i kursiv):

#### **§ 9.**

*Motorferdsel* etter disse forskrifter *er* ikke tillatt i tidsrommet fra og med 5. mai til og med 30. juni. Fylkesmannen kan bestemme at forbudet skal gjelde andre tidsrom, for hele kommunen eller for særskilte områder, når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta

Fylkesmannen kan gjøre unntak fra forbudet i spesielle tilfeller, etter begrunnet søknad fra kommune eller enkeltperson. Søknad fra enkeltperson sendes gjennom kommunen, og fylkesmannens enkeltvedtak kan påklages til Miljødirektoratet.

Forbudet gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter motorferdsellovens § 4 første ledd.

## **5. Avgrensning til bestemte brukergrupper. Betaling**

Kommunen kan begrense bruken av løypene til bestemte formål eller grupper så lenge dette ikke strider mot andre rettsregler, for eksempel prinsippet om ikke-diskriminering i EØS-avtalen. For å være lovlig etter EØS-avtalen må slike begrensninger være begrunnet i et lovlig, allment hensyn – mest praktisk når det gjelder snøscooterløyper er sikkerhetshensyn og miljøhensyn, herunder hensynet til å begrense støy og skade/ulempe på natur og dyreliv. Begrensningen må dessuten være proporsjonal, det vil si egnet til å nå det aktuelle hensynet, og ikke gå lenger enn nødvendig for å nå hensynet.

Eventuelle begrensninger må således være objektive og ikke-diskriminerende. Vilkår som favoriserer kommunens egne innbyggere eller kommunens eget næringsliv vil fort anses som diskriminerende.

Kommunen vil trolig kunne sette begrensning på antall brukere, eksempelvis gjennom et tillatelsessystem med et forhåndsbestemt antall tillatelser/løyver eller oblater, forutsatt at disse utdeles på vilkår som også personer utenfor kommunen kan oppfylle og ikke skjer på bakgrunn av bosted eller nasjonalitet. Det vil trolig være uproblematisk å ta betalt for tillatelsene/oblatene så lenge midlene fra ordningen går til drift av løypene.

Avgrensning til kjøring i regi av profesjonelle aktører som tilbyr kjøring i kontrollerte former, dvs. at ren privat fornøyleskjøring utelukkes, vil trolig være lovlig innenfor EØS-retten såfremt avgrensningen er objektiv og ikke-diskriminerende. Dette kan imidlertid neppe innrettes slik at bare kommunens reiselivsvirksomheter reelt har mulighet til å tilby slike tjenester.

Ut i fra prinsippet om råderett over egen eiendom har grunneier i utgangspunktet rett til å nekte bruk av sin eiendom for snøscooterløyper. Den enkelte grunneier vil da i utgangspunktet også kunne bestemme hvem som eventuelt skal få lov til å bruke grunnen til kjøring med snøscooter. Grunneier vil kunne sette vilkår som kommunen ikke kan sette. EØS-retten setter likevel noen begrensninger, og det skal ikke så mye til før begrensninger som er satt av grunneier, likevel anses som en begrensning satt av det offentlige.

Kollektive beslutninger som treffes av en sammenslutning av grunneiere om vilkårene for kjøring av snøscootere, for eksempel gjennom vedtak i et grunneierlag i kommunen, vil lettere kunne være i strid med EØS-retten enn vilkår satt av den enkelte grunneier alene.

## 6. Særlige spørsmål

### 6.1 Tekniske krav til snøscootere

Blant utfordringene med snøscootere i utmark finner vi blant annet støy, lukt og ulovlig frikjøring i fjellsider mv. Graden av utfordring kan delvis være knyttet til snøscooternes tekniske utforming. For eksempel vil støy og lukt og reduseres med nye, støysvake motorer, og krav til motorstyrke og kamhøyde vil kunne begrense risikoatferd, høy fart, kjøring utenfor løypene og klatring i bratte fjellsider. Samtidig kan andre virkemidler enn tekniske krav til kjøretøyene tenkes å være mer effektive for å forhindre ulovlig kjøring, for eksempel økt tilsyn/oppsyn og strengere straffesanksjoner, som inndragning av kjøretøy og høyere bøtenivå.

Regelverket for bruk av snøscootere skal være forståelig, enkelt å veilede i og enkelt å håndheve og kontrollere. Tekniske krav til snøscooteren kan være krevende å kontrollere og følge opp. Avhengig av hvilke begrensninger som settes vil det også medføre behov for økt kompetanse hos kontrollmyndighet.

Departementet foreslår ikke spesifikke krav eller forbud mot snøscootere uten fornuftig bruksområde i dette høringsbrevet, men ønsker høringsinstansenes syn på om det er ønskelig og ikke minst praktisk gjennomførbart å innføre andre eller strengere tekniske krav eller begrensninger til snøscootere enn de som allerede er satt i samferdselsmyndighetens regelverk (kjøretøyforskriften). Spørsmål som reiser seg i denne sammenheng er også om slike krav i så fall bør gjelde bare for snøscootere som kjører i løypene eller for snøscootere generelt, og om kravene skal fremgå av motorferdselregelverket eller av den generelle kjøretøylovgivningen, for eksempel gjennom regler for import, omsetning og registrering.

### 6.2 Kontroll og sanksjoner

Departementet viser til Innst. 309 (S) fra energi- og miljøkomiteen vedrørende tiltak som krav om kjørebok, et høyere bøtenivå, prikkbelastning i førerkort, muligheter for inndragning av kjøretøy og krav om tydeligere kjøretøyregistrering. Departementet vil vurdere kontroll- og sanksjonsmulighetene i forbindelse med utforming av lovforslaget, men foreslår ikke konkrete bestemmelser om dette i høringsforslaget.

## 7. Økonomiske og administrative konsekvenser

De foreslåtte endringene vil innebære en betydelig utvidelse av adgangen til å bruke snøscooter i utmark. For å sikre at hensynet til friluftsliv og naturmangfold ivaretas vil det være økt behov for oppsyn og kontroll med at kjøringen skjer lovlig. Slikt oppsyn og kontroll skjer i et samarbeid mellom Statens naturoppsyn og politiet. Tilstrekkelig oppsyn og kontroll vil også være viktig for å bygge opp den lokale respekten for regelverket. En velfungerende oppsyns- og kontrolltjeneste forutsetter videre veiledning og informasjon fra miljøforvaltningen (direktoratet og fylkesmenn) til kommuner mv.

Styrket oppsyn og kontroll i regi av Statens naturoppsyn og politiet krever økte midler til dette over Klima- og miljødepartementets og Justisdepartementets budsjetter. Det samme gjelder styrking av veiledningsfunksjonen hos Miljødirektoratet og fylkesmennene.

De foreslåtte endringene vil også innebære økte administrative kostnader for kommunene, spesielt gjelder dette kostnader knyttet til planleggingsprosessen. Det er imidlertid opp til den enkelte kommune om den ønsker å etablere snøscooterløyper. Departementet mener derfor at disse kostnadene må dekkes av kommunen innenfor de til enhver tid gjeldende budsjетtrammer.

## 8. Samlet fremstilling av endringsforslagene

### I

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

§ 4 a skal lyde:

#### **§ 4 a.(forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag).**

Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vassdrag bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet.

*Departementet kan i slik forskrift gi kommuner myndighet til å etablere løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. Forskriften kan omfatte nærmere regler om kommunens bruk av myndigheten.*

*Løyper etter annet ledd skal angis i arealplan eller i reguleringsplan. Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep. I planarbeidet skal kommunene ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. I planforslaget skal kommunen utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.*

§ 5 tredje ledd oppheves.

### II

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

§ 4 oppheves.

Ny § 4a skal lyde:

**§ 4a.**



*Kommunen kan etablere løyper for kjøring med snøscooter (beltemotorsykkel) på vinterføre.*

*Løypene skal angis i arealplan eller i reguleringsplan som trasé for snøscooterløype. Løypene skal vises i planen som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen angir traseen. For behandlingen av planen gjelder plan- og bygningsloven §§ 3-1 til 5-6 og §§ 10-1 til 13-4 med de unntak og særregler som følger av bestemmelsen her. Løypene skal ikke stride mot arealformålet og bestemmelsene i arealplan, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-6 og 12-4.*

*Kommunen skal i forskrift gi bestemmelser om bruken av løypene, herunder om kjørefart og kjøretider. Det kan i bestemmelsene fastsettes krav om brukerbetaling til dekning av kostnader for drift av løypene.*

*Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep.*

*I planarbeidet skal kommunen ta hensyn til*

- a) støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø*
- b) sikkerheten for de som kjører og andre.*

*Planforslaget skal*

- a) utrede virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet*
- b) kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.*

*Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket til slik løype.*

*Kommunens vedtak om trasé for snøscooterløype og bestemmelser om bruk av slike løyper kan påklages etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 1-9, men slik at Fylkesmannen er klageinstans. Plan- og bygningsloven § 11-15 tredje ledd gjelder ikke for kommunestyrets vedtak om trasé for snøscooterløype i kommuneplan. For myndighet til å fremme innsigelse gjelder reglene i plan- og bygningsloven § 5-4. Støy eller andre negative virkninger for lokalt friluftsliv gir grunnlag for innsigelse etter plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd. Ved behandling av innsigelsessaker kan departementet prøve alle sider av saken.*

§ 8 oppheves.

§ 9 skal lyde:

## § 9

*Motorferdsel etter disse forskrifter er ikke tillatt i tidsrommet fra og med 5. mai til og med 30. juni. Fylkesmannen kan bestemme at forbudet skal gjelde andre tidsrom, for hele kommunen eller for særskilte områder, når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta*

*Fylkesmannen kan gjøre unntak fra forbudet i spesielle tilfeller, etter begrunnet søknad fra kommune eller enkeltperson. Søknad fra enkeltperson sendes gjennom kommunen, og fylkesmannens enkeltvedtak kan påklages til Miljødirektoratet.*

Forbudet gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter motorferdsellovens § 4 første ledd.

### III

Ikrafttredelse. Overgangsbestemmelser.

1. Endringene i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4a trer i kraft straks.
2. Endringene i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 5 tredje ledd trer i kraft [1. januar 2022].
3. Endringene i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag §§ 4a og 9 trer i kraft straks.
4. Endringene i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag §§ 4 og 8 trer i kraft [1. januar 2022].

Med hilsen

Torbjørn Lange (e.f.)  
fung. ekspedisjonssjef

Hege Feiring  
seniorrådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevet signatur.*

Høringsinstanser:

Departementene  
Fylkesmennene  
Fylkeskommunene  
Kommunene  
Miljødirektoratet  
Den Norske Turistforening  
Framtiden i våre hender

Norsk Friluftsliv (tidligere Friluftslivets fellesorganisasjon)  
Friluftsrådenes Landsforbund  
Greenpeace Norge  
Hovedorganisasjonen Virke  
Kommunesektorens organisasjon (KS)  
Landbruksdirektoratet  
Miljøstiftelsen Bellona  
Natur og ungdom  
Norges Bondelag  
Norges fjellstyresamband  
Norsk Hyttelag  
Norges Hytteforbund  
Norges Idrettsforbund  
Norges Jeger- og Fiskerforbund  
Norges Miljøvernforbund  
Norges Motorsportforbund  
Norges Naturvernforbund  
Norges Røde Kors  
Norges Skogeierforbund  
Norske Reindriftssamers landsforbund, P.b. 508, 9255 Tromsø  
Norsk allmenningsforbund  
Norsk Bonde- og Småbrukarlag  
Norskog  
Politidirektoratet  
Riksadvokaten  
Regjeringsadvokaten  
SABIMA  
Sametinget  
Snøscooterimportørens forening  
Statskog  
Statens naturoppsyn  
Utmarkskommunenes sammenslutning  
Verneområdestyrene  
Villreinrådet i Norge  
WWF – Norge  
Økokrim