



Saksfremlegg

Arkivsaksnr: 2023/14127-0

Saksbehandler: Tore Tødås

Dato: 06.06.2024

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Byrkije nasjonalpaarhkeståvroe/Børgefjell nasjonalparkstyre	13/2024	14.06.2024 4

Høring - NOU 2024:10 Ny motorferdsellov

Forvalters tilrådning:

Byrkije nasjonalpaarhkeståvroe/Børgefjell nasjonalparkstyre gir følgende høringsuttalelse til NOU 2024:10 Ny motorferdsellov:

- Nasjonalparkstyret støtter utvalgets konklusjon om å videreføre dagens ordning hvor det kreves tillatelse etter begge regelverk ved motorferdsel i verneområder (verneforskrift og motorferdsellov). Dette også sett i lys av at det aller meste av motorferdsel i verneområdene starter utenfor verneområdet, det vil si i områder hvor kun motorferdselloven gjelder, og derigjennom uansett vil kreve saksbehandling både hos verneområdeforvaltningen og kommune.
- Nasjonalparkstyret støtter utvalgets forslag om at motorferdsel som er nødvendig ved skjøtsel etter naturmangfoldloven §§ 47 og 72 skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel og at dette tydeliggjøres i ny motorferdsellov.
- Nasjonalparkstyret er uenige i utvalgets forslag til at bestemmelsen om at rekreasjonsløyper/snoscooterløyper ikke kan legges i verneområder tas ut i ny motorferdsellov. Denne forbudsbestemmelsen bes videreført for å sikre verneverdiene og formålet med vernet. Det tillegges her at hverken verneforskriftene eller naturmangfoldlovens bestemmelser åpner for å etablere slike løyper i de fleste verneområder.
- Nasjonalparkstyret støtter utvalgets forslag om en tydeligere definisjon av drone, og at bruk av droner i tråd med utvalgets definisjon er søknadspliktig i ny motorferdsellov.
- Nasjonalparkstyret støtter utvalgets forslag om å forby bruk av el-sykkel utenfor vei og turvei i utmark. Dette vil bidra til at forbudet mot bruk av El-sykkel i verneområder i større grad vil bli etterlevd ved en klar forbudshjemmel i motorferdselloven. Nasjonalparkstyret er her også enige i at transport- og fremkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven.
- Nasjonalparkstyret er enige om at vedtak gitt med hjemmel i motorferdselloven skal registreres i Miljøvedtaksregisteret på samme vis som for vedtak fattet av verneområdeforvaltningen. Dette vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag for forvaltningen i verneområdene samt sikre at tiltak har de nødvendige godkjenning før gjennomføring.

Saksopplysninger

Klima- og miljødepartementet sendte i brev av 27. mai 2024 Motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024: 10 *Ny motorferdsellov – Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)* på offentlig høring. Fristen for å sende inn innspill er 15. september 2024.

Nasjonalparkstyrene er oppført som høringsinstans for høringen.

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 3. september 2021. Foranledningen for nedsettelsen av utvalget var et stortingsvedtak der regjeringen ble bedt om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt.

Motorferdsellovutvalget overrakte sin utredning tirsdag 21. mai. Overrekselen kan ses i opptak på denne lenken <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/motorferdsellovutvalget-overrekker-sin-utredning/id3036299/> Her orienteres det også kort om hovedtrekkene i utredningen.

Høringsdokumentet/NOU kan leses på internett, dokumentet er på 428 sider og sendes ikke ut som vedlegg til saken. Lenk til dokumentet følger her: <https://www.regjeringen.no/contentassets/6643b7714a0f45b3837e6e014599116e/no/pdfs/nou202420240010000dddpdfs.pdf>

Nasjonalparkstyret er ikke forvaltningsmyndighet for lov om motorferdsel i utmark med tilhørende forskrifter. Denne myndigheten er tillagt kommunene. I dag gjelder motorferdselloven fullt ut i verneområder, selv om verneområdene har egne regler om motorferdsel i verneforskriften. Dette innebærer at man ofte må ha tillatelse både etter motorferdselloven og fra vernemyndigheten dersom man ønsker å benytte motoriserte transport- eller fremkomstmidler i verneområder.

Saksbehandling

I verneforskriftene er reguleringen av motorferdsel strengere enn etter motorferdselloven, dette for å sikre ivaretagelse av verneformålet. Utvalget fremhever at en del opplever det som unødvendig byråkratisk at det kreves to ulike tillatelser for motorferdsel i verneområder. Utvalget har i sin utredning vurdert å la vernereglene gjelde alene i verneområdene. På den måten skulle man slippe dobbeltregulering og kravet om to tillatelser. Utvalget har imidlertid kommet til at dette ikke vil være en tilfredsstillende løsning. Reguleringen i verneområder skal bare ivareta det aktuelle verneformålet. Der motorferdsel har liten påvirkning på verneformålet, kan man dermed ende opp med svært liberal regulering, selv om ferdsele kan være skadelig for de formålene motorferdselloven skal ivareta.

For å ivareta hensynene bak motorferdselloven mener utvalget at det er nødvendig at motorferdselloven gjelder også i verneområder, selv om verneforskriften har egne regler om motorferdsel. Utvalget vurderer det heller ikke som en hensiktsmessig løsning at motorferdselloven alene skal regulere motorferdsel i verneområder. I en del verneområder er det behov for en annen eller strengere regulering enn den man har etter motorferdselloven for å ivareta verneformålet. Utvalget foreslår derfor å videreføre ordningen der man må ha tillatelse etter begge regelverk.

Fra nasjonalparkforvalters side tillegges det at all bruk av motorkjøretøy starter utenfor verneområdene nasjonalparkstyret forvalter, det vil si at det uansett kreves en kommunal dispensasjon inn til verneområdegrensen, straks transporten krysser vernegrensen kreves både kommunal og verneområdeforvaltningens tillatelse. Dette betyr at for Børgefjell og Austre Tiplingan sin del vil det uansett ha krevd dobbel dispensasjonsbehandling.

Motorferdsel for skjøtsel

For å opprettholde verneverdiene i nasjonalparker, naturreservater og andre verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V vil det ofte være nødvendig å gjennomføre skjøtselstiltak, for eksempel fjerning av vegetasjon og fremmede treslag, eller restaurering etter naturinngrep. For å gjennomføre skjøtselstiltakene vil det ofte være nødvendig med motorferdsel i utmark eller vassdrag. Etter naturmangfoldloven § 47 kan «forvaltningsmyndigheten» foreta en del slike skjøtselstiltak i verneområder. Dagens motorferdselregelverk har ingen bestemmelse som uttrykkelig åpner for motorferdsel i forbindelse med skjøtselstiltak etter naturmangfoldloven. I praksis er det imidlertid lagt til grunn at motorferdsellovens forbud mot motorferdsel ikke er til hinder for motorferdsel ved skjøtselstiltak.

Utvalget antar at et slikt unntak kan tolkes inn i formuleringene om at «forvaltningsmyndigheten kan foreta skjøtsel» i naturmangfoldloven § 47. Utvalget er ikke kjent med om denne bestemmelsen i praksis er tolket som et unntak fra motorferdselforbudet. Utvalget legger imidlertid til grunn at ordlyden også her er vid nok til at adgang til motorferdsel kan tolkes inn. Naturrestaurering og skjøtsel i verneområder er tiltak med høy nytteverdi for samfunnet. Gjennom Naturavtalen har Norge også forpliktet seg til å gjennomføre naturrestaurering. Utvalget mener derfor at det bør komme klart til uttrykk i loven at motorferdsel ved slik skjøtsel er tillatt. Utvalget legger videre til grunn at hensynene til å unngå skader på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse ivaretas like godt av vernemyndighetene som av kommunen. Hensynet til å unngå unødvendig byråkrati tilsier da at bestemmelsen utformes som en direkte hjemmel, slik at unødvendig kommunal saksbehandling kan unngås. Utvalget foreslår at motorferdsel som er nødvendig ved skjøtsel etter naturmangfoldloven §§ 47 og 72 skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel.

Rekreasjonsløyper/snøscooterløyper.

Utvalget har vurdert om motorferdselloven bør sette rammer for hvor løyper kan legges, slik forskriften gjør i dag. I dag kan løyper ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, og heller ikke der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindrifta. Utvalget mener det kan være hensiktsmessig med noen begrensninger i hvor løyper kan plasseres, men er samtidig opptatt av at motorferdselloven ikke bør fastsette for mange begrensninger i planleggingsadgangen etter plan- og bygningsloven. Utvalget foreslår å beholde regelen om at løyper ikke kan legges i foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Utvalget vurderer at dette er fornuftige og hensiktsmessige rammer for adgangen til å plassere løyper. Utvalget vil derimot ikke foreslå å videreføre bestemmelsen om at løyper ikke kan legges i verneområder. Motorferdsel i verneområder krever uansett ofte samtykke fra vernemyndighetene, og utvalget mener det bør være opp til vernemyndighetene å vurdere om motorferdsel er forenlig med verneformålet.

Fra nasjonalparkforvalters side tillegges her at dagens verneforskrifter og naturmangfoldlovens unntaksbestemmelser ikke åpner for at nasjonalparkstyret kan dispensere for slike løyper i verneområdene styret forvalter.

El sykkel

Bruk av elsykler er i utgangspunktet omfattet av det generelle forbudet mot motorferdsel i utmark, men motorferdselsforskriften § 2a har siden 2017 hatt et generelt unntak for elsykler. De kan dermed brukes fritt i utmark, dersom ikke annet er besluttet. Motorferdselsforskriftens definisjon av elsykkel samsvarer med definisjonen av sykkel i kjøretøysforskriften og sykkelforskriften. Kommunene kan etter motorferdselsforskriften § 2a andre avsnitt begrense eller forby bruk av elsykler i hele eller deler av utmarka i forskrift. Ferdsel i verneområder reguleres av den enkelte verneforskrift. Hvilke regler som gjelder for motorferdsel og bruk av sykkel, varierer mellom de ulike forskriftene. De fleste verneområder har et forbud mot motorferdsel som også rammer bruk av elsykler

Utvalget foreslår en innstramming av dagens regelverk og begrunner det med utfordringer som teknologiutviklingen og stadig større allmenn bruk kan gi. Utvalget foreslår at det generelle forbudet

mot motorferdsel ikke skal gjelde bruk av elsykler på vei og turvei i utmark og at kommunen får adgang til å åpne for bruk av elsykler utenfor vei og turvei i utmark eller forby eller begrense bruken av elsykler i hele eller deler av utmarka. Med «turvei» menes traseer som er ment for ikke-motorisert ferdse, og som er opparbeidet med fast og jevnt dekke av grus eller lignende med tilstrekkelig bredde til at andre kan passere uten ulempe.

I utredningen var det også spørsmål om forbudet mot motorferdsel i utmark og vassdrag skal gjelde for bruk av motoriserte transport- og fremkomstmidler med avslått motor. Dette er spørsmål som dagens motorferdsellov ikke gir klart svar på, og som utvalget mente bør klargjøres i loven. Utvalg er enige i at transport- og fremkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven

Drone

I dag er motorferdselloven begrenset til å gjelde motordrevne luftfartøy. Utvalget foreslår at denne videreføres. Lovteksten har i dag ikke noen nedre grense for hvilke motordrevne luftfartøy som omfattes av loven, men modellfly og mindre droner antas å falle utenfor. Utvalget har vurdert om også mindre droner bør omfattes av lovens virkeområde. Selv om små innretninger typisk vil føre til mindre naturpåvirkning enn større, kan også små droner forstyrre dyre- og fugleliv og være et irritasjonsmoment for utøvere av friluftsliv.

Når det gjelder bruk av droner er det nok særlig flygningen det er behov for å regulere, siden start og landing med små luftfartøy er lite forstyrrende. Det finnes i dag betydelig regulering av droneflygning i annet regelverk, særlig luftfartsloven med tilhørende forskrifter. I forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord er det fastsatt at all flygning må skje på en hensynsfull måte som ikke utsetter luftfartøy, personer, fugler, dyr eller eiendom for risiko for skade eller for øvrig er til sjenanse for allmennheten. I nasjonalparker og andre verneområder vil man også kunne regulere dronebruk gjennom verneforskrifter, og slik redusere forstyrrelser i det som er de mest sårbare og verneverdige områdene. Slik utvalget vurderer det, fremstår det som mer hensiktsmessig at dronebruk reguleres i luftfartsregelverket og annet relevant regelverk, enn i motorferdselregelverket.

Droneregelverket er i utvikling, både i EU og nasjonalt. Dette øker risikoen for disharmoni mellom regelverkene dersom man regulerer bruken også i motorferdselloven. Utvalget foreslår derfor ikke å utvide motorferdsellovens anvendelsesområde til å omfatte mindre droner. Gitt at mindre droner ikke skal omfattes av loven, har utvalget vurdert hvordan den nedre grensen for hvilke luftfartøy som omfattes av loven, skal trekkes. Grensen kan trekkes på ulike måter, ut fra luftfartøyets størrelse eller andre egenskaper, hva det kan brukes til, påvirkning på natur og friluftsliv eller en kombinasjon av disse egenskapene. Utvalget oppfatter det som krevende å trekke grensen for lovens anvendelsesområde, særlig fordi det kan skje teknologiutvikling og endringer i bruk av eksisterende teknologi som utvalget ikke har grunnlag for å forutse.

Motorferdselloven skal regulere start og landing, samt lossing og lasting fra en fast posisjon i luften, men ikke selve flygningen. Det tilsier at det er innretninger som er av en slik størrelse at selve den bakkerettede aktiviteten kan volde skade eller være til ulempe for natur og friluftsliv, som bør omfattes av lovens virkeområde. Utvalget mener at alle luftfartøy som kan benyttes til persontransport bør omfattes. I tillegg bør loven også omfatte autonome og fjernstyrte luftfartøy som er store og kraftige nok til å transportere en person, selv om den ikke brukes til eller er designet for persontransport. Slike fartøy vil kunne ha samme eller større miljøpåvirkning som et luftfartøy brukt til persontransport.

Utvalget mener også at loven klart bør omfatte innretninger som kan brukes til å frakte større gods, uavhengig av om man har fører om bord. For eksempel bør start og landing med en drone som frakter byggematerialer eller andre gjenstander av en viss størrelse, være omfattet. Utvalget mener at en passende nedre grense for hva som omfattes, er om luftfartøyet er lite nok til å bæres inn i utmarka. Utvalget foreslår derfor at fartøy som er små nok til at de relativt enkelt kan bæres inn i

utmark, bør unntas lovens virkeområde, mens fartøy som er så store at de må flyges inn eller transporteres inn på annet vis, bør omfattes. Dette innebærer at rene leketøy, som radiostyrte helikoptre, faller klart utenfor lovens anvendelsesområde. Det samme gjelder mindre droner, og også droner som kan transportere mindre gjenstander, men som er små nok til å bæres.

Grensedragningen innebærer at den bruken av droner som er mest vanlig i dag, som friluftslivsrelatert bruk av droner til observasjon og filming, vil falle utenfor regelverket. Det som vil falle innenfor regelverket, er først og fremst større, mer avanserte droner.

For områdene nasjonalparkstyret forvalter er drone definert som modellfly og er søknadspliktig uavhengig av formål. Det er her ikke noen definisjon på hvor stort et modellfly kan være eller hvilke formål de kan benyttes til. I verneforskriften for Børgefjell er det fastsatt at motorisert ferdsel er forbudt i lufta under 300 meter over bakken. Her er det selve flygingen som er forbudt, ikke selve starten eller landingen som reguleres i motorferdselsloven. Dette i motsetning til motorferdselsloven hvor flygingen ikke reguleres.

Merk at i verneforskriften benyttes begrepet «*motorisert ferdsel*» som er definert som ferdsel av eller med mennesker involvert på kjøretøyet. Dette betyr at begrepet «*ferdsel*» ikke dekker bruken av fjernstyrte eller autonome droner som benyttes til frakt av gods. For eksempel bagasje, materialer, matvarer og annet forbruksmateriell. Her er det evt. den tidligere definisjonen av drone som modellfly som må avklares ift. størrelse og funksjon.

Miljøvedtaksregisteret

Utvalget vurderer at det er behov for å styrke kunnskapen om motorferdsel i utmark og vassdrag. Et styrket kunnskapsgrunnlag vil gjøre det enklere for beslutningstakere å ta hensyn til den samlede belastning av motorferdselen på naturen. Miljøvedtaksregisteret er et veletablert register som allerede inneholder mye miljøinformasjon og som offentlige myndigheter etter flere lovverk plikter å registrere vedtak i. Utvalgets vurdering er at det både vil styrke Miljøvedtaksregisteret og kunnskapsgrunnlaget om motorferdsel i utmark dersom det i den nye loven også etableres plikter til å rapportere vedtak etter motorferdselloven til Miljøvedtaksregisteret. Utvalget foreslår at departementet skal kunne gi forskrift om plikt til å rapportere vedtak om motorferdsel til et miljøvedtaksregister

Vedlegg:

- Brev av 27. mai 2024 fra det kongelig klima- og miljødepartement – høringsbrev NOU 2024: 10 Ny motorferdselslov.
- Høringsliste
- NOU 2024: 10 Ny motorferdselslov (ikke vedlagt)

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2052-

27. mai 2024

Høringsbrev NOU 2024: 10 Ny motorferdsellov

Klima- og miljødepartementet sender Motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024: 10 *Ny motorferdsellov - Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)* på offentlig høring.

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 3. september 2021.

Foranledningen for nedsettelsen av utvalget var et stortingsvedtak der regjeringen ble bedt om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt.

[Motorferdsellovutvalgets NOU](#) ble overlevert klima- og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen 21. mai 2024.

Departementet inviterer høringsinstanser og andre interesserte til å vurdere utredningen. Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Høringsinstansene bør vurdere om saken skal sendes til eventuelle underliggende etater eller tilsluttede virksomheter eller samarbeidende organisasjoner. Alle som ønsker det kan uttale seg, selv om de ikke er oppført på listen over høringsinstanser.

Hørings svar sendes inn ved å bruke skjemaet for hørings svar på regjeringen.no (<https://www.regjeringen.no/id3040367/>). Ved tekniske problemer kan innspill, med referanse 24/2052, i stedet sendes på e-post til postmottak@kld.dep.no. Høringsuttalelsene er offentlige etter offentleglova og blir publisert på regjeringen.no.

Fristen for å sende inn innspill er 15. september 2024.

Postadresse
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo
postmottak@kld.dep.no

Kontoradresse
Kongens gate 20
www.kld.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 882

Avdeling
Naturforvaltningsavdelingen

Saksbehandler
Karin Maria Svånå
22 24 60 88

Med hilsen

Øivind Dannevig (e.f.)
avdelingsdirektør

Karin Maria Svånå
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Alle kommuner
Alle fylkeskommuner
Alle statsforvaltere
Departementene
Artsdatabanken
Datatilsynet
Den Nasjonale Filmkommisjonen
Den norske turistforening
Finnmarkseiendommen
Forum for natur og friluftsliv
Forum for utvikling og miljø
Framtiden i våre hender
Friluftsrådernes landsforbund
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO)
Greenpeace
Hovedorganisasjonen Virke
Kartverket
Kommunesektorens organisasjon (KS)
Konkurransetilsynet
Kulturrådet
Kystskogbruket
Kystverket
Landbruksdirektoratet
La humla suse
Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Landssamanslutninga av vasskraftkommunar
Luffartstilsynet
Mattilsynet
Miljødirektoratet
Miljøstiftelsen Bellona
Nasjonalforeningen for folkehelsen
Nasjonalparkstyrene
Natur og ungdom
Naturvernforbundet
Nettverk for miljørettet folkehelsearbeid
NHO Luffart
NHO Reiseliv
NHO Sjøfart
NHO Transport
NOAH for dyrs rettigheter
Norges Automobil-Forbund (NAF)
Norges bilbransjeforbund
Norges bondelag
Norges Fjellstyresamband
Norges forskningsråd
Norges geologiske undersøkelse (NGU)

Norges Handikapforbund
Norges Hytteforbund
Norges idrettsforbund
Norges jeger- og fiskerforbund
Norges kulturvernforbund
Norges Luftsportsforbund
Norges miljøvernforbund
Norges Motorsportforbund
Norges skogeierforbund
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
Norsk almenningsforbund
Norsk Bergindustri
Norsk bonde- og småbrukarlag
Norsk botanisk forening
Norsk forening mot støy
Norsk friluftsliv
Norsk institutt for luftforskning
Norsk institutt for bioøkonomi (Nibio)
Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU)
Norsk institutt for naturforskning
Norsk institutt for vannforskning
Norsk Journalistlag
Norsk ornitologisk forening
Norsk plantevernforening
Norsk polarinstitutt
Norsk presseforbund
Norsk sau og geit
Norsk zoologisk forening
Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner
Norske landskapsarkitekters forening
Norske reindriftsamers landsforbund
NORSKOG
Nortura SA
Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)
Politidirektoratet
Riksadvokaten
Riksantikvaren
Røde Kors
SABIMA - Samarbeidsrådet for biologisk mangfold
Sametinget
SINTEF
Sjøfartsdirektoratet
Snøscooterimportørenes forening
Snøskuterklubbenes Fellesråd
Småkraftforeninga
Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Statistisk sentralbyrå
Statkraft
Statnett SF
Statskog SF
Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning
Tolldirektoratet
Transportøkonomisk institutt
Treindustrien
Utmarkskommunenes sammenslutning
Vellenes fellesorganisasjon
Viken Skog
Vitenskapskomiteen for mat og miljø
WWF-Norge
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
ZERO - Zero Emission Resource Organisation
ØKOKRIM