

Til Klima- og miljødepartementet

Oslo, 23.06.2020

Høringsuttalelse - forslag til endringer i reglene for når kommunen kan gi tiltalelse til å bruke snøskuter for å frakte bagasje og utstyr til hytta

Norsk Friluftsliv viser til brev av 30.04.2020 angående høring av forslag til endringer i reglene for tillatelse til å bruke snøskuter for å frakte bagasje og utstyr til hytte (deres ref. 20/1315), og vi ønsker i den anledning å komme med innspill.

Norsk Friluftsliv representerer de 18 største frivillige friluftslivsorganisasjonene i Norge med til sammen rundt 950.000 medlemskap og rundt 5.000 lokale lag og foreninger. En av hovedoppgavene for Norsk Friluftsliv er å ivareta allemannsretten og det enkle og naturvennlige friluftslivet vilkår i Norge. Viktige og attraktive friluftslivsområder, herunder intakte, sammenhengende og uberørte naturområder er fundamentet for friluftslivskulturen i Norge.

Av hensyn til natur, friluftsliv, og tilgang på «stille natur», ønsker Norsk Friluftsliv at utgangspunktet for all motorferdsel, herunder bruk av snøskutere, skal begrenses til nyttekjøring i tråd med lovens intensjon. Norsk Friluftsliv er derfor sterkt imot forslaget om å fjerne vilkårene for transportkjøring av bagasje med snøskuter til hytte, derav avstandskravet på 2,5 km fra brøytet bilveg til hytte og mulighet for å leie transport, ettersom dette vil medføre ytterligere motorisert ferdsel i utmark.

Oppsummering

- Norsk Friluftsliv er svært kritisk til Stortingets vedtak om forskriftsendring ettersom det føyer seg inn i en allerede lang rekke av iverksatte lov- og forskriftsendringer som åpner opp for mer motorisert ferdsel i utmark.
- Norsk Friluftsliv mener det er svært urovekkende at stortingsbehandlingen av en så radikal omlegging av regelverket ikke har utredet forskriftsendringens konsekvenser for naturmangfoldet, det enkle friluftslivet, tilgang på stille natur, hyttelivet, villrein, økt

forekomst av ulykker, ulovlig kjøring og utfordringer med kontroll og håndhevelse av regelverket.

- Vi mener forskriftsendringene åpenbart mangler en vurdering av grunnlovsmessigheten jf. Grunnloven § 112.
- Norsk Friluftsliv er kritiske til at stortingsbehandlingen ikke har lagt opp til brede medvirkningsprosesser og høringer som er normalt i slike saker, og ikke minst er god forvaltningsskikk.
- Norsk Friluftsliv understreker viktigheten av at forskriftsteksten suppleres med tydelige vilkår for nyttekjøring, slik at man sikrer omfanget av snøskuterbruk holdes på et nivå som ikke er høyere enn det som regelverket ment å åpne for.
- Norsk Friluftsliv støtter derfor departementets forslag om at forskriftsteksten skal omtale vilkår om at kommunen skal i tillatelsen fastsette maksimalt antall turer pr. sesong, og kartfeste hvilken trasé som skal benyttes.
- Norsk Friluftsliv foreslår i tillegg at følgende vilkår skal omtales i forskriftsteksten;
 - Presisering av at nyttekjøring til hytte innebærer krav om transporthenger
 - Krav om kjørebok som skal loggføre turer ved start og slutt
 - Politiet kan inndra kjøreløyve på stedet ved utnyttelse og brudd på tildelt kjøretillatelse til hytte, og at i et slikt tilfelle vil kjører miste kjøreløyve til hytte ut sesongen.
- Norsk Friluftsliv mener at departementets og våre forslag til forskriftstekst må håndheves gjennom økt bevilgning til kontrollmyndighetene.

1. Bakgrunn

Klima- og miljødepartementet ønsker tilbakemeldinger på Stortingets vedtak om å fjerne vilkårene om at kommunen bare kan gi tillatelse til å bruke snøskuter for å frakte bagasje og utstyr til hytte dersom hytta ligger minst 2,5 km fra brøytet vei, og det ikke er mulighet for å leie transport i området. Departementet ber i tillegg om innspill på om det bør settes andre vilkår i forskriften for kommunens adgang til å gi slik tillatelse, for eksempel krav om tillatelsen bare skal gis langs kartfestet trasé.

Avstandskravet på 2,5 km i § 5 første ledd bokstav c har blitt debatterte ved flere anledninger de siste årene, blant annet i form av flere representantforslag på Stortinget. Innst. 355 S (2018-2019) resulterte i en høring fra Klima- og miljødepartementet om å tydeliggjøre kommunenes adgang til

å bruke skjønn ved måling av avstanden mellom hytte og brøytet vei. Til tross for at høringsfristen gikk ut 4. mars 2020, ble det på nytt fremmet et representantforslag om bestemmelsen i januar 2020 (rep.forslag 55 S (2019-2020)). Forslaget innebærer at kommunene kan gi tillatelse til transport av bagasje og utstyr til hytter uavhengig av avstand til brøytet vei og uavhengig av om det finnes tilbud om leiekjøring i området. Innstillingen fra energi- og miljøkomiteen som ble avgitt 31. mars 2020 (Innst. 219 S (2019-2020)) tilrår at Stortinget vedtar forslaget, noe Stortinget gjorde i sin behandling 5. mai 2020.

2. Storingsbehandling

Norsk Friluftsliv er kritiske til at en så radikal omlegging av regelverket ikke har lagt opp til brede medvirkningsprosesser og høringer som er normalt i slike saker, og ikke minst er god forvaltningsskikk. Klima- og miljødepartementet påpeker at det er uheldig å foreslå nye endringer i bestemmelsen, før man i det hele tatt har iverksatt og høstet erfaringer fra departements forslag om å tydeliggjøre kommunens adgang til å bruke skjønn ved måling av avstand mellom hytte og brøytet vei. Dette sender signaler om at man ikke har respekt for høringsinstituttet og innsendte høringsvar.

I innstillingen viser Arbeiderpartiet og Senterpartiet til nevnte høring fra Klima- og miljødepartementet og «merker seg at et stort flertall av kommuner, organisasjoner og privatpersoner i sine høringsvar tar til orde for å fjerne kravet om 2,5 km» (Innst. 219 S (2019-2020)). Dette er ikke en riktig fremstilling av høringsuttalelsene. For det første gjaldt denne høringen en spesifisering av hvordan de 2,5 km skal måles. Det var ikke tema å fjerne avstandskravet, og derfor ble ikke høringsinstansene bedt om å uttale seg om dette spørsmålet. Noen høringsinstanser uttalte seg likevel om dette, men det er direkte feil at et «stort flertall» tar til orde for å fjerne avstandskravet. Ser man nærmere på innsendte høringsuttalelser var det 18 kommuner som ønsket å fjerne avstandskravet av totalt 40 kommuner. De resterende 22 kommunen uttalte at de støtter departementets forslag om å opprettholde, men i tillegg presisere forståelsen av dagens regel. Samme trend ser man blant de 17 organisasjonene som har uttalt seg, hvor 6 har uttalt at de er for å fjerne avstandskravet, mens 11 organisasjoner har uttalt at de er mot økt motorferdsel og/eller støtter forslaget om å opprettholde, men i tillegg presisere forståelsen av dagens regel. Denne skjeve fremstillingen av høringsuttalelsene kan ikke fungere som et representativt utvalg av hele befolkningens innstilling til forskriftsendringen ettersom den ikke fanger opp hva de som *ikke* uttalte seg om å fjerne avstandskravet mener om det.

2.1. Mangelfull utredning og kunnskapsgrunnlag

Når Stortinget får forelagt et forslag om forskriftsendring på bakgrunn av representantforslaget om den aktuelle forskriftsendringen, har det en selvstendig plikt til å vurdere om forslaget oppfyller de krav som stilles i Grunnloven. I dette tilfellet mener Norsk Friluftsliv det er tvilsomt om forslaget er i tråd med Grunnloven § 112 på flere punkter, dels fordi forslaget vil innebære økt støy og fare for andre brukere av naturen i strid med bestemmelsen om en rett til et miljø som sikrer sunnhet, dels fordi det er sannsynlig at økt motorferdsel vil redusere naturens produksjonsevne og naturmangfold, og endelig fordi virkningene av forslaget ikke er utredet i henhold til § 112, annet ledd. Vi mener forskriftsendringene åpenbart mangler en vurdering av grunnlovsmessigheten og burde derfor vært sendt videre til departementet for vurdering for videre behandling på Stortinget.

Norsk Friluftsliv mener i tillegg at stortingsbehandlingen ikke har oppfylt sine plikter etter naturmangfoldloven § 7 om å legge til grunn prinsippene i §§ 8 til 12 ved utøvelsen av myndighet og til å synliggjøre disse vurderingene som en del av behandlingen av representantforslaget. Forslaget om forskriftsendringen har ikke utredet hvor mange hytter som potensielt nå kan kjøres til, hvordan den samlede belastningen vil være for naturmangfold og dyreliv, konfliktpotensialet mellom brukerinteresser og utfordringer ift. kontroll og håndhevelse. Det har ikke blitt rettet spørsmål om den aktuelle forskriftsendringens ivaretar motorferdsellovens intensjoner. I stedet har forslagsstillerne hovedsakelig basert argumentasjonen på å styrke det kommunale selvstyre, redusert saksbehandling og antakelser om at forskriftsendringen ikke vil medføre økt snøskuterbruk, skade på naturmangfoldet eller brukerkonflikter. Ettersom den aktuelle forskriftsendringen omhandler stor usikkerhet om hvilke virkninger en politikkendring vil ha, i dette tilfellet på grunn av mangelfull utredning, sammenholdt med fare for alvorlige negative konsekvenser, mener Norsk Friluftsliv føre var prinsippet burde vært anvendt, jfr.

Naturmangfoldloven § 9.

Kunnskapshullet kan forklares ved at forslaget om forskriftsendringen er fremmet som et representantforslag og er dermed unntatt utredningsplikten jf. forvaltningsloven § 37. Hadde forslaget blitt fremmet av regjeringen, ville utredningsplikten for forskriftsendringer jf. forvaltningsloven § 37 vært gjeldende.

Noe av kunnskapsgrunnlaget kunne man fått hvis man hadde ventet på Miljødirektoratets evaluering av lovendringen om adgang til å etablere snøskuterløyper for fornøyleskjøring.

Adgangen til å etablere snøskuterløyper for fornøyleskjøring ble innført i 2015, og sluttrapporten fra en femårig følgeevaluering av denne lovendringen er ventet i slutten av 2020.

3. Kritisk til økning i motorisert ferdsel i utmark

Stortingets vedtak om forskriftsendring føyer seg inn i en allerede lang rekke av iverksatte lov- og forskriftsendringer som åpner opp for mer motorisert ferdsel i utmark. Totalbildet for motorisert ferdsel i naturen er allerede omfattende, med nærmere en million fritidsbåter og stadig flere vannscootere langs kysten. Våren 2015 ble det åpnet for at kommuner kan fastsette rekreasjonsløyper for kjøring med snøscooter, og i 2017 ble det innført en prøveordning for catskiing gjennom endring av motorferdselloven § 4 a tredje ledd. Ser man til den tallfestede utviklingen av snøscooterløyper etter 2015, viser blant annet en rapport utarbeidet av Menon Economics at 30 kommuner per. 2019 har etablert om lag 2150 kilometer snøskuterløyper for rekreasjonskjøring i tråd med de nye reglene¹. SSBs oversikt over tilsvarende utvikling viser et langt høyere tall på samlet lengde av løyper ettersom de tar forbehold om manglende innrapportering av rekreasjonsløyper fra kommunene². Manglende rapportering fra kommunene medfører at man mangler en presis totaloversikt over antall rekreasjonsløyper. I følge Menons kartlegging av snøscooterløyper, ser man at svært mange av disse berører friluftslivsområder som er verdsatt som viktig eller svært viktige friluftslivsområder³. Siden 2014 ser vi samtidig at antallet registrerte snøskutere økt med nesten 19% (registrert 91 930 snøskutere per. 31. desember 2019)⁴. Rapporten fra Menon finner en økning i antall registrerte snøskutere i alle kommuner som har etablert løyper.

Norge har nærmere 440 000 hytter og fritidsboliger per 2020⁵, hvor flesteparten er enkeltstående bygg utenfor fritidsbyggområder (spesielt i de tre nordligste fylkene)⁶. Selv om hovedandelen fritidsbygg finnes i høydelaget mellom 0-50 meter over havet, ser man en økende andel nye fritidsbygg i høyereliggende områder⁷. Det problematiske ved forskriftsendringen er at man ikke har oversikt over hvor mange av fritidsbygg/hytter som ikke har veitilgang vinterstid og som dermed kan føre til økt snøskuterbruk i utmark. Man har heller ingen kunnskap om den

¹ <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2019-42-Deskriptiv-statusrapport-Sn%C3%B8skuter.pdf>

² https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/miljo_kostraaar

³ <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2019-42-Deskriptiv-statusrapport-Sn%C3%B8skuter.pdf>

⁴ <https://www.ssb.no/bilreg>

⁵ <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/faktside/hytter-og-ferieboliger>

⁶ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/ny-trend-storst-vekst-i-de-store-tettbygde-fritidsbyggomradene>

⁷ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/attachment/331062?ts=15ffd524078>

medfølgende samlede belastningen for naturmangfold og ulike brukerinteresser. Varsellampene bør ringe når man ser at samtlige av villreinens leveområder har hatt en økning i antall fritidsbygg i perioden 2014–2018, og i nasjonalt villreinområde i henhold til regionale planer for fjellområder med villrein var det totalt 6 293 fritidsbygg i 2019⁸.

4. Virkninger av forslaget

Norsk Friluftsliv støtter departementets vurderinger av virkninger av den aktuelle forskriftsendringen. Vi ønsker likevel å understreke alvorret av forskriftsendringens manglende utredninger og kunnskapsgrunnlag om konsekvenser for naturmangfoldet, det enkle friluftslivet, tilgang på stille natur, hyttelivet, villrein, økt forekomst av ulykker, ulovlig kjøring og utfordringer med kontroll og håndhevelse av regelverket. Selv om det fortsatt vil være opp til den enkelte kommune å vurdere om tillatelse til bruk av snøskuter til hytte skal gis, vil endringen gi kommunen anledning til å i tillatelse til kjøring der den tidligere ikke har hatt en slik mulighet. Det vil selvfølgelig være lokale variasjoner, men det er naivt å tro at den aktuelle forskriftsendringen ikke vil medføre stort press på kommunene om tillatelser for transportkjøring til hytter. Og har man først åpnet opp for kjøretillatelser i tråd med forskriftsendringen, vil praksisen være nærmest umulig å reversere i etterkant.

Til informasjon vedtok kommunestyret i Valle kommune 27.05.2020 en ny plan for bruk av motorkjøretøy hvor avstandskravet på 2,5 km er fjernet for å kunne få snøskuterløyve til hytte⁹. Ettersom forskriftsendringen av § 5 C ikke er ferdigbehandlet forventer Norsk Friluftsliv at departementet tar tak i dette vedtaket.

4.1. Bekymringsverdig sumeffekt

Norsk Friluftsliv er svært bekymret for sumeffekten av alle lov- og forskriftsendringer innenfor motorferdsel, og hvilke konsekvenser denne liberaliseringen har for naturmangfoldet og den norske friluftslivstradisjonen, hvor det enkle og naturvennlige friluftslivet er grunnpilaren. Vi vet allerede at vårt overforbruk av natur gjennom arealendringer og naturinngrep er hovedgrunnen til tapet av biologisk mangfold¹⁰. Å tillate mer snøskuterbruk i utmark vil øke den samlede belastningen på naturmangfoldet, og spesielt i sårbare etableringsperioder som på

⁸ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/flere-nye-hytter-i-unike-villreinomrader>

⁹ <https://www.valle.kommune.no/snoeskuterloeyve-2020-2024.6318675-522028.html>

¹⁰ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2019/mai-2019/naturpanelet-akselererende-og-alvorlig-utvikling-for-naturen/>

senvinteren/våren, hvor hytter ofte brukes. Ett enkelt motorisert fremkomstmiddel behøver isolert sett ikke å medføre noen skade eller ulempe, men summen av mange vil utgjøre en stor miljøbelastning. Friluftslivet risikerer også å bli skadelidende ettersom kvaliteter ved friluftslivet som landskapsopplevelsen, stillhet og ro, blir et økende knapphetsgode som en konsekvens av mindre urørt natur og økt motorisert ferdsel i naturen. Undersøkelser viser at stadig flere søker ut i naturen for å oppleve naturens stillhet og ro, som en motvekt til bylivets motorlarm og høye tempo¹¹. Det er god grunn til å tro at dette behovet vil øke i framtida, som følge av økende støypåvirkning i folks hverdagsliv.

4.2. Uthuling av lovverket

Norsk Friluftsliv har ved flere anledninger advart mot å stadig åpne opp for mer motorisert ferdsel i naturen, ettersom det prinsipielle skillet mellom bruk av motorkjøretøy til nytte og fornøyelse stadig viskes ut. Det fremgår av motorferdsellovens forarbeider at utgangspunktet for reguleringen av motorisert ferdsel i utmark, er 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. Den aktuelle forskriftsendringen kan forsvares ut fra utgangspunktet om nyttekjøring, men endringen åpner samtidig opp for mer snøskuterkjøring, som ikke er en allment akseptert nytteverdi eller ønskelig i forhold til skade og ulempe for naturmiljø og friluftsliv. Som departementet også påpeker, kan flere private snøskutere på hyttene kunne øke presset for å etablere tilførselsløyper fra hyttene/hyttedefeltene til åpne skuterløyper. Flere tilførselsløyper vil øke snøskuterbruken i området ytterligere.

4.3. Ulovlig kjøring

Slik som departementet påpeker, er det god grunn til å tro at forslaget vil innebære at volumet av kjøring vil øke. Økt kjøring på lovlige dispensasjoner kan potensielt også medføre noe økning i den ulovlige kjøringen, spesielt etter at man har ankommet hytten og lastet av bagasje og utstyr. Ulovlig motorisert ferdsel kommer i tillegg til lovlig kjøring i utmark, som i seg selv har et stort omfang. Totalomfanget av ulovlig kjøring med snøskuter er imidlertid vanskelig å tallfeste, da oppdagelsesrisikoen er svært lav. Det kan ofte være vanskelig å påtreffe førere av snøskuter mens ulovlig kjøring pågår. Det er allerede mange brudd på regelverket knyttet til ulovlig

¹¹ <https://www.wwf.no/engasjer-deg/hvilken-naturopplevelse-er-du-redd-for-a-miste>

snøskuterkjøring i utmark¹². En undersøkelse av Transportøkonomisk institutt viser at mange opplever mye ulovlig kjøring i egen kommune¹³, noe som støttes av tilstedeværelse i utmarksområder og kartlegging som Statens Naturoppsyn gjennomfører av sporaktivitet på vinterføre. Miljødirektoratet kan fortelle om en dobling i antall anmeldelser for ulovlig snøskuterkjøring i årets sesong (2019-2020), sammenlignet med i fjor. I tillegg til at doblingen i antall anmeldelser skjer på tross av færre gjennomførte kontroller enn i fjor, erfarer Miljødirektoratet at det enkelte steder i landet er etablert lokale miljøer som åpenbart vet at de handler ulovlig, og som bevisst unndrar seg kontroll¹⁴.

4.4. Økt kommunalt selvstyre

Den aktuelle forskriftsendringen forutsetter at kommunene har kapasitet og natur- og friluftsfaglig kompetanse til å ivareta disse verdiene i arbeidet med snøskuterdispensasjoner. Problemet er bare at forskning viser at kommuner i alt for liten grad ivaretar klimahensyn, vern av landskap og kulturmiljøer (EVAPLAN 2008). En utredning fra Telemarkforskning påpeker at små kommuner (under 3000 innbyggere) har begrenset kapasitet og kompetanse for å ivareta viktige områder som samfunnsplanlegging, arealplanlegging, byggesaksforvaltning, miljøvern og næringsutvikling¹⁵. Dette er en generell trend for små kommuner hvor det selvfølgelig finnes unntak.

Desto mer bekymringsverdig er det at den aktuelle forskriftsendringen vil medføre at fylkesmannen i mindre grad vil kunne overprøve kjøretillatelse, ettersom dette hovedsakelig er underlagt kommunens frie skjønn. Riksrevisjonens undersøkelse av behandling av innsigelser i plansaker påpeker at bruken av innsigelser for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser i plansaker er strammet inn, og det legges mer vekt på lokal handlefrihet i kommunal arealplanlegging¹⁶. Dette mener Riksrevisjonen kan føre til at de nasjonale målene som innsigelsesordningen skal ivareta, ikke blir fulgt opp godt nok. Erfaringer fra flere saker om snøscooterløyper viser en tilbakeholden fylkesmann som fremmer færre innsigelser eller hvor man i større grad enn tidligere legger vekt på det kommunale selvstyret. I slike saker veier

¹² <https://www.regjeringen.no/contentassets/b321706ea15547a08a8abad3c5d341bf/no/pdfs/stm201920200019000dddpdfs.pdf>

¹³ <https://www.toi.no/publikasjoner/bruk-av-snoscooter-i-norge-afterd-holdninger-uhell-og-risiko-article34878-8.html>

¹⁴ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2020/juni-2020/dobbelt-sa-mange-anmeldtfor-ulovlig-snoskuterkjoring/>

¹⁵ https://www.regjeringen.no/contentassets/cc6fa29f7d0244059d62a98a4fdc5dfd/rapport_sma-kommuner_kmd_telemarksforsking-992102-11000322.pdf

¹⁶ <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter-mappe/no-2018-2019/undersokelse-av-behandling-av-innsigelser-i-plansaker/>

kommunens ønske om å etablere snøscooterløyper ofte tyngre enn lokale, regionale og nasjonale natur- og friluftslivsverdier.

5. Vurdering av vilkår for tillatelse

Norsk Friluftsliv støtter ikke forslaget til endring i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og islagte vassdrag § 5 første ledd bokstav c, hvor det foreslås at kommunene kan gi tillatelse til transport av bagasje og utstyr til hytter uavhengig av avstand til brøytet vei og uavhengig av om det finnes tilbud om leiekjøring i området. Hvis det mot formodning likevel åpnes opp for at avstandskravet fjernes er det helt avgjørende å stille vilkår for tillatelse for nyttekjøring av tungt utstyr og bagasje til hytte, jf. departementets alternative forslag til forskriftstekst.

Norsk Friluftsliv ønsker å understreke at en tillatelse for snøskuterbruk etter § 5 c gjelder når det er behov for å frakte tungt utstyr til hytte. Departementet påpeker selv i høringsnotatet at slike tillatelser ikke gjelder ren persontransport, men frakt av bagasje og utstyr til hytten. Det er heller ikke i Innst. 219 S (2019-2020) signalisert et ønske om å åpne for fri adgang til persontransport til hytter selv om avstandskravet oppheves. Basert på reaksjonene på fylkesmennes lovlighetskontroll og påfølgende oppheving av tillatelser til kjøring til hytter som ikke oppfyller avstandskravet, kan det tyde på at det også er en viss praksis for kjøring som ikke er nødvendig for transport av bagasje og utstyr, men at det også blir kjørt turer der primærformålet er persontransport.

Norsk Friluftsliv støtter departementets forslag om at forskriftsteksten skal omtale vilkår om at kommunen skal i tillatelsen fastsette maksimalt antall turer pr. sesong, og kartfeste hvilken trasé som skal benyttes (jf. rundskriv T-1/96). Norsk Friluftsliv foreslår i tillegg at forskriftsteksten skal spesifisere at nyttekjøringen jf. § 5C innebærer bruk av transporthenger, samt krav om kjørebok som skal loggføre snøskuterturer ved start og slutt. Disse vilkårene vil sikre omfanget av snøskuterbruk holdes på et nivå som ikke er høyere enn det som regelverket ment å åpne for. Uten antallsbegrensninger vil det være lett å kamuflere persontransport som bagasjetransport. Departementet viser til at en del kommuner pr. i dag ikke fastsetter et konkret antall turer, til tross for at denne forventningen har vært gjeldende i lang tid, og nedfelt i rundskriv T-1/96¹⁷. Norsk Friluftsliv mener krav om kjørebok og kartfesting av hvilken trasé som skal benyttes er nødvendig for å sikre oversikt over snøskuterkjøring til hytter og at denne kjøringen ikke øker

¹⁷ <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/md/rus/1996/0004/ddd/pdfv/276025-t-1-96.pdf>

mer enn det som er bestemt av hensyn til naturmiljø og friluftsliv. Kartfesting av kjøretrasé og krav om kjørebok vil også styrke Statens naturoppsyn lovlighetskontroll i utmark.

Norsk Friluftsliv vil imidlertid understreke at det vil være avgjørende å innføre konsekvente sanksjoner som slår hardt ned på utnyttelse og brudd på tildelt kjøretillatelse til hytte jf. § 5 C. Vi foreslår derfor at forskriftsteksten skal omtale en sanksjonsmulighet hvor kontrollmyndighet kan inndra kjøreløyve på stedet og at i et slikt tilfelle vil kjører miste kjøreløyve til hytte ut sesongen. Bøter skal selvfølgelig vurderes ut fra forseelsens omfang og karakter jf. motorferdselsloven § 12 og strafferammene i annet miljøregelverk. Vi foreslår at departementet vurderer tilleggsbøter som har betydelig preventiv virkning. For øvrig er signalene fra Meld. St. 19 (2019–2020) om Miljøkriminalitet at regjeringen ønsker å heve strafferammen i motorferdselsloven. Økokrim har flere ganger forslått at strafferammen for overtredelse av motorferdselsloven må heves. Dette vil gi et klart signal om at brudd på motorferdselsloven ikke aksepteres og det vil avskrekke folk fra å velge å bryte regelverket¹⁸. Norsk Friluftsliv støtter dette.

Slik departementet påpeker vil forskriftsendringen kunne medføre økt motorferdsel i utmark og derved økt behov for kontroll. Dette innebærer merarbeid for kontrollmyndighetene (SNO og politiet) som allerede i dag har utfordringer med å dekke store utmarksområder. Norsk Friluftsliv mener at departementets alternative forslag til forskriftstekst må håndheves gjennom økt bevilgning til kontrollmyndighetene.

Med vennlig hilsen



Siri Meland
fagsjef samfunnskontakt



Peter Øygard Oma
friluftsfaglig rådgiver

¹⁸ <https://www.okokrim.no/strengere-straffer-for-ulovlig-snoescooter-kjoering.416976.no.html>