

Om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82

Tilsvarende tidligere rundskriv T-5/92, med visse endringer/suppleringer, bl.a. når det gjelder:

- Snøscooterkjøring for funksjonshemmede
- Motorferdsel i reiselivssammenheng
- Kommunale planer for motorferdsel

Innhold

Forside

1 Innledning

2 Bakgrunn og utviklingstendenser

2.1 Nytte og skadevirkninger av motorferdsel

2.2 Utviklingstendenser

3 Lovens utgangspunkt, formål og aktsomhetskrav

3.1 Lovens utgangspunkt og formål

3.2 Krav til aktsomhet, lovens § 8

4 Lovens virkeområde

4.1 Loven gjelder bare for motorferdsel

4.2 Loven gjelder bare for utmark og vassdrag

4.3 Grensen mot veg

4.4 Landingsplasser for luftfartøy

4.5 Svalbard og Jan Mayen

5 Forholdet til grunneiere

5.1 Grunneiers ferdsel på egen eiendom

5.2 Grunneiers adgang til å forby andres ferdsel

6 Tillatelse med hjemmel direkte i loven

6.1 § 4 første ledd bokstav a til f

6.2 § 4 annet ledd

7 Nærmere om reglene for motorkjøretøyer

7.1 Generelt

7.2 Kjøring som er tillatt med hjemmel direkte i forskriften, §§ 2 og 3

7.2.1 Kjøring på barmark, § 2 første ledd

- 7.2.2 Kjøring på vinterføre, § 3 første ledd
- 7.3 Kjøring som er tillatt etter søknad, forskriftens §§ 5, 6 og 7
 - 7.3.1 Tillatelse i angitte tilfeller, § 5
 - 7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6
 - 7.3.3 Felles regler for tillatelser, § 7
- 7.4 Isfiskeløyper, forskriftens § 8
- 7.5 Snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms
- 7.6 Saksbehandlingen ved opprettelse av snøscooterløyper
 - 7.6.1 Kommunens saksbehandling
 - 7.6.2 Fylkesmannens saksbehandling ved fastsettelse av fiskeløype og rekreasjonsløype
 - 7.6.3 Krav til merking, informasjon m.v.
- 7.7 Motorferdselforbud om våren
- 7.8 Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdssårer i Finnmark av 28. juli 1989

8 Nærmere om reglene for motorfartøy og luftfartøy

- 8.1 Nærmere om reglene for motorfartøy (motorbåt)
 - 8.1.1 Tillatelse med hjemmel direkte i loven
 - 8.1.2 Kommunens adgang til å gi forskrift, lovens § 4 tredje ledd og § 5 første ledd bokstav b
- 8.2 Nærmere om reglene for luftfartøy
 - 8.2.1 Lovens virkeområde
 - 8.2.2 Tillatelse med hjemmel direkte i loven
 - 8.2.3 Kommunens adgang til å gi forskrift, lovens § 5 første ledd bokstav a
 - 8.2.4 Forskrift om helikopterskiing
- 8.3 Saksbehandlingen for kommunale forskrifter
- 8.4 Kunngjøring og kontroll av kommunale forskrifter
- 8.5 Tillatelse til bruk av motorfartøy og luftfartøy etter lovens § 6

9 Kommunale planer for motorferdsel

- 9.1 Motorferdsel i kommuneplan
- 9.2 Motorferdsel i reguleringsplan

10 Behovet for samordning mellom kommuner

11 Forholdet til annen lovgivning

12 Håndheving

- 12.1 Oppsyn
- 12.2 Straff

Vedlegg

Vedlegg 1: Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82

Vedlegg 2: Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Vedlegg 3: Forskrift om bruk av kommunens myndighet etter lov 10. juni 1977 nr 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag forbud mot helikopterskiing og liknende

Vedlegg 4: Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdselsårer i Finnmark

1 Innledning

Lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag trådte i kraft 1. januar 1978. Loven slik den lyder etter endring seinest 15. januar 1988, er trykt som vedlegg 1 til dette rundskrivet. Med hjemmel i lovens § 4a har Miljøverndepartementet fastsatt nasjonal forskrift av 15. mai 1988 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Forskriften slik den lyder etter endringer 3. desember 1990 og 19. juni 1995, er trykt som vedlegg 2. Forskrift om helikopterskiing fastsatt av Miljøverndepartementet 14. mars 1988, er trykt som vedlegg 3. Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdselsårer i Finnmark med hjemmel i lovens § 4a fastsatt av Miljøverndepartementet 28. juli 1989, er trykt som vedlegg 4.

Dette rundskrivet erstatter og opphever tidligere rundskriv T-5/92. Rundskrivet tilsvarer rundskriv T-5/92, med visse endringer og suppleringer, bl.a. når det gjelder snøscooterkjøring for funksjonshemmede, motorferdsel i reiselivssammenheng og kommunale planer for motorferdsel. Rundskrivet er ajourført med endring i nasjonal forskrift 19. juni 1995.

Spørsmål vedrørende rundskrivet og reglene for motorferdsel rettes til kommunen, fylkesmannen eller Direktoratet for naturforvaltning, Tungasletta 2, 7005 Trondheim (tlf. 73 58 05 00). Henvendelser av prinsipiell karakter forelegges Miljøverndepartementet.

2 Bakgrunn og utviklingstendenser

2.1 Nytte og skadevirkninger av motorferdsel

Motoriserte fremkomstmidler i utmark og vassdrag vil i mange tilfeller tjene åpenbare nytteformål i dagens samfunn, som f.eks. nødvendig motorferdsel i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæringen og materiell- og persontransport i forbindelse med anleggsarbeid.

Samtidig medfører motorferdsel i naturen en rekke ulemper og skader, slike som støy og annen forurensning, terrengskader og vegetasjonsslitasje, forstyrrelser av dyrelivet og konflikter med

friluftslivet. Det er særlig bruk av kjøretøy på barmark som medfører slitasje og skade på terrenget ved at belter og hjul vil etterlate seg merker og sår i naturen. I visse naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige. Skadene forsterkes ved den aksjonsradius motoriserte fremkomstmidler har, f.eks. ved lettere atkomst til uberørte naturområder.

Ett enkelt motorisert fremkomstmiddel behøver isolert sett ikke å medføre noen skade eller ulempe, men summen av mange vil utgjøre en stor miljøbelastning. Derfor er det meget viktig at problemene med barmarkskjøring tas på alvor og at det gjøres en innsats for å styre utviklingen inn på et spor som er i tråd med intensjonene for motorferdselloven.

2.2 Utviklingstendenser

Utviklingen når det gjelder motorkjøretøyer har gått raskt. Antallet registrerte snøscootere (beltemotorsykler) var 31. desember 1975 6.042. 31. desember 1994 var antallet snøscootere steget til 38.016.

Også når det gjelder andre typer motorkjøretøyer beregnet på terrengkjøring har utviklingen gått raskt. Firehjulsdrevne biler har vunnet innpass på det norske markedet, terrengmotorsykler blir etterhvert mer vanlige og er tatt i bruk bl.a. i reindriftsnæringen. Også nye typer terrengmotorsykler tas i bruk, f.eks. 3- og 4-hjuls motorsykler. De terrenggående barmarkskjøretøyene volder betydelige og økende problemer.

Antall helikoptre og småfly (småfly med 1 motor under 9000 kg) var 31. desember 1975 47 helikoptre og 422 småfly. 31. desember 1994 var antallet steget til 110 helikoptre og 564 småfly. Det foreligger imidlertid ingen statistikk som viser hvor mange av småflyene som kan foreta landing og start i utmark og på vassdrag.

3 Lovens utgangspunkt, formål og aktsomhetskrav

3.1 Lovens utgangspunkt og formål

Etter motorferdsellovens § 1 er formålet med loven "ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen." Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet "naturmiljø" skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stillhet og ro. Formuleringen "fremme trivselen" innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

Motorferdselloven har som utgangspunkt at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er forbudt, jf. § 3 – med mindre annet følger av loven selv eller vedtak med hjemmel i loven. Loven tar imidlertid ikke sikte på å hindre nødvendig ferdsel til anerkjente nytteformål. Det er den unødvendige og fornøylespregede ferdselen som reguleres. Dessuten bidrar regelverket til at de transporter som er tillatt, foregår til minst mulig skade og ulempe.

3.2 Krav til aktsomhet, lovens § 8

Lovens § 8 angir de krav som stilles til lovlig motorferdsel i utmark og vassdrag, nemlig at ferdselen skal foregå aktsomt og hensynsfullt. Bestemmelsen gjelder både for ferdsel som er direkte tillatt etter lov og forskrift og for ferdsel det gis dispensasjon for med hjemmel i lov og forskrift.

Kravet til aktsom og hensynsfull ferdsel er stilt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker. Det innebærer at ferdselen ikke skal volde unødig skade på grunn, vegetasjon og dyreliv eller ulempe for andre, og for øvrig ikke unødig forstyrre eller forurense naturmiljøet.

4 Lovens virkeområde

4.1 Loven gjelder bare for motorferdsel

Motorferdsellovens virkeområde er bestemt i § 2. I første ledd er det angitt hva som menes med "motorferdsel". Begrepet omfatter bruken av alle slags motordrevne fremkomstmidler:

- *kjøretøyer* (bil, traktor, motorsykkel, beltebil, snøscooter o.l.)
- *fartøyer* (båt eller annet flytende eller svevende fartøy drevet med motor)
- landing og start med *luftfartøyer* (fly, helikopter o.l.).

Oppregningen er ikke uttømmende. Luftfartøyer omfatter f.eks. også mikrolette fly og motoriserte hangglidere. Som fartøyer regnes både båter og andre sjøgående farkoster som kan føre en person, f.eks. vannscooter. Loven vil også omfatte ferdselsinnretninger som i dag ikke er kjente eller i bruk, men som måtte bli utviklet i fremtiden.

Motordrevne fremkomstmidler omfatter ikke bare forbrenningsmotorer, som i dag er vanlige, men også maskiner som drives med andre former for energi som er eller kan bli aktuelle, som f.eks. elektrisk kraft. Motorferdselloven regulerer bruk av motordrevne ferdselsinnretninger beregnet på

transport av personer eller gods. Loven regulerer således ikke bruken av motorredskaper som er for små til å føre en person, og heller ikke bruken av rene leketøysartikler.

Av forarbeidene til loven fremgår det at begrepet "kjøretøy" forutsettes å ha samme innhold som etter vegtrafikkreglene. Dette innebærer f.eks. at motoriserte "ølgtrekk"-redskaper reguleres av motorferdselloven. Leketøy omfattes ikke av vegtrafikkloven. Vegdirektoratet har praksis for at motoriserte innretninger som går saktere enn 10 km/t og veier mindre enn 25 kg anses som leketøy. Motorferdselloven tar ikke sikte på å regulere bruken av ordinære, ikke terrenggående, elektrisk drevne rullestoler.

4.2 Loven gjelder bare for utmark og vassdrag

I lovens § 2 annet ledd er det gitt en nærmere definisjon av hva som regnes som **utmark**. Det tas utgangspunkt i friluftslovens definisjon av utmark, men med enkelte avvik. Setervoll, hustomt, engslått, kulturbeite og skogplantefelt som ligger i utmark, regnes også som utmark etter motorferdselloven. Hvorvidt et område regnes som innmark eller utmark i forhold til motorferdselloven, må vurderes konkret i det enkelte tilfellet på bakgrunn av stedets beliggenhet og bruk.

Med **vassdrag** menes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer, jf. lovens § 2 fjerde ledd. Det kan oppstå tvil når det gjelder avgrensningen mellom vassdrag og salt sjø på elvestrekninger som er farbare fra sjøen. Hvor grensen går må avgjøres etter en konkret vurdering i det enkelte tilfellet.

4.3 Grensen mot veg

Etter lovens § 2 tredje ledd regnes veg i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, som utmark. Det er uten betydning om vegen er offentlig eller privat.

Hvorvidt vegen er opparbeidet for kjøring med bil, må avgjøres konkret i det enkelte tilfellet. Avgjørende er om vegen faktisk er opparbeidet for kjøring med vanlig bil. Traktorveger o.l. faller således inn under loven, selv om det er mulig å kjøre der med f.eks. firehjulsdrevet jeep.

Videre anses veg som ikke er brøytet for kjøring med bil som utmark, jf. lovens § 2 tredje ledd annet punktum. Bakgrunnen for bestemmelsen er bl.a. at et stort omfang av norske veger er ubrøytet og dermed ubenyttet store deler av året. Å åpne for kjøring med snøscooter på ubrøytete veger ville innebære en omfattende økning av motorferdselen. Dessuten ville ferdselelen skje i en periode av året hvor dyrelivet er særlig sårbart og for en stor del i områder som ellers bare i liten grad ville blitt forstyrret i vintersesongen. Ubrøytete veger går i ett med terrenget omkring, noe som vil gjøre det praktisk vanskelig å hindre kjøring utenfor vegen.

Snøbrøyting av veger rammes ikke av motorferdselloven. Brøyting rammes heller ikke dersom vegen har ligget gjensnødd hele vinteren og brøytes opp f.eks. til påske. Avgjørelsen av om en veg må anses å være ubrøytet, vil avhenge av en konkret vurdering i det enkelte tilfellet.

I lovens § 7 annet ledd er det gitt hjemmel til å regulere motorferdselen på privat veg i særlig verdifulle natur- og friluft-sområder. Som privat veg regnes etter vegloven alle veger utenom riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Bestemmelsen er en fullmaktsbestemmelse. Departementet kan ved en særskilt forskrift forby eller gi nærmere bestemmelser for særlig verdifulle områder, der kjøring på skogsbilveger eller liknende vil være uheldig.

Lovens § 7 kan benyttes for å forhindre uønsket motoraktivitet i særlig viktige natur- og friluftsområder. Avvikling av f.eks. bilrallyløp, bilsafarier og liknende arrangementer i slike områder vil ofte ha uheldige skadevirkninger og komme i konflikt med tradisjonelle friluftsaktiviteter. Denne typen motorferdsel kan gi sjenerende støy, til forstyrrelse for både mennesker og dyr. Det er imidlertid ikke meningen å stoppe bilrally og liknende generelt, men bestemmelsen gir en fleksibel mulighet til å gripe inn i de områder der slike arrangementer vil ha store skadevirkninger.

Det kan være behov for å gi midlertidig forskrift med hjemmel i lovens § 7 dersom det oppstår et akutt behov for regler. Høring kan da unnlates, jf. forvaltningslovens § 37 fjerde ledd bokstav a. En slik forskrift må om nødvendig avløses av en permanent forskrift, vedtatt etter ordinær prosedyre.

4.4 Landingsplasser for luftfartøy

Etter motorferdsellovens § 2 femte ledd gjelder loven ikke landings-plass for luftfartøy når det er gitt konsesjon etter luftfartlovens § 77, tillatelse etter § 82, eller når landingsplassen er anlagt eller drives av staten. Det referes her til luftfartsloven av 16. desember 1960 nr. 1, som nå er avløst av ny luftfartslov av 11. juni 1993 nr. 101. Bestemmelsene i §§ 77 og 82 i den tidligere luftfartsloven er avløst av likelydende bestemmelser i §§ 7–5 og 7–10 i den nye luftfartsloven.

4.5 Svalbard og Jan Mayen

Etter motorferdsellovens § 11 gjelder loven ikke på Svalbard og Jan Mayen. Kongen kan imidlertid bestemme at loven skal gjelde helt eller delvis. Denne hjemmelen er ikke benyttet. Det er fastsatt egne bestemmelser om motorferdsel i utmark på Svalbard med hjemmel i Svalbardloven.

5 Forholdet til grunneiere

5.1 Grunneiers ferdsel på egen eiendom

Forbudet mot motorferdsel gjelder også for grunneiers ferdsel på egen eiendom. Grunneiers spesielle interesser i motorferdsel antas i det vesentlige å være ivaretatt ved at ferdselsforbudet ikke omfatter nødvendig transport i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring, jf. lovens § 4 første ledd bokstav c.

5.2 Grunneiers adgang til å forby andres ferdsel

Etter motorferdsellovens § 10 innskrenker loven ikke den adgang grunneier og bruker har etter gjeldende rettsregler til å forby eller begrense motorferdsel på egen eiendom. "Brukeren" har rett til å nekte motorferdsel når den bruksberettigede kommer i grunneiers sted. Typisk er her forpaktere og innehavere av festetomter.

Den enkelte grunneier kan normalt forby motorferdsel i utmark. Når det gjelder motorferdsel på vassdrag og innsjøer, antas vassdragslovens §§ 12 og 65 ikke å hjemle grunneieren noen rett til å begrense allmennhetens motorferdsel.

Grunneier kan ikke hindre redningstjeneste o.l som skjer i henhold til nødrettsreglene. Politimyndighetens motorferdsel er hjemlet i den såkalte generalfullmakt.

I forbindelse med kommunens utarbeidelse av generelle forskrifter og behandling av enkelte viktige søknader (f.eks. leiekjøring) er det behov for kontakt med aktuelle grunneiere for å hindre at kommunen gir forskrifter og tillatelser til motorferdsel som grunneier er uenig i og kan forby. Kontakt og samarbeid på et tidlig tidspunkt vil kunne forhindre at det oppstår problemer.

Ved enkelttillatelser etter søknad bør kommunen gjøre oppmerksom på at det også er nødvendig med grunneiers samtykke.

Ved utlegging av snøscooterløyper etter nasjonal forskrifts §§ 4 og 8, er det nødvendig å innhente grunneiers samtykke. Lignende vurderinger gjør seg gjeldende når det gis bestemmelser etter forskriftens § 3 annet ledd som regulerer ferdselen til bestemte traséer.

Også når ferdselen kanaliseres til bestemte traséer ved at det settes vilkår for tillatelse etter forskriftens §§ 5 og 6, jf. § 7, bør forholdet til grunneier avklares under saksforberedelsen.

Dersom det er umulig å nå alle grunneiere, f.eks. på grunn av uoversiktlige eiendomsforhold, kan varsel foretas ved kunngjøring i lokalpressen. Det må likevel søkes å nå hver enkelt direkte så langt det er mulig.

6 Tillatelse med hjemmel direkte i loven

6.1 § 4 første ledd bokstav a til f

Motorferdsel er tillatt til en rekke nytteformål med hjemmel direkte i lovens § 4. Kjøring kan da skje uten at det er nødvendig å søke om tillatelse. Bestemmelsen omfatter ferdsel både i utmark og vassdrag, både om sommeren og vinteren og med motorkjøretøy, motorfartøy og luftfartøy.

Rednings-, oppsyns- og tilsynstjeneste, § 4 første ledd bokstav a

Motorferdsel er tillatt i forbindelse med politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov.

Motorferdsel i forbindelse med utrykninger, patrulje- og beredskapstjeneste er tillatt etter denne bestemmelsen. Det er lagt til grunn at bestemmelsen også hjemler motorferdsel i forbindelse med øvelses- og utdanningsvirksomhet for enheter som politi, Norges Røde Kors Hjelpekorps, Norsk Folkehjelp, Norske Redningshunder og liknende frivillige hjelpeorganisasjoner som deltar i den offentlige redningstjeneste slik den er organisert gjennom organisasjonsplan for redningstjenesten, vedtatt ved kgl.res. av 4. juli 1980. Den lovbestemte tillatelse gjelder også for nødvendig transport av materiell og personell i forbindelse med denne redningstjenesten.

Øvelsene må være ledd i et øvelsesprogram, altså reelle øvelser som er et ledd i redningstjenesten. Øvelses- og utdanningsvirksomheten må innskrenkes til så begrensede områder og til så kort tidsrom som mulig for å unngå skader og ulemper for friluftsliv, naturopplevelse og naturmiljø. Ved planleggingen av slike øvelser er det ønskelig at det tas kontakt med den aktuelle kommunen, eventuelt med fylkesmannens miljøvernavdeling, for samarbeid om tidspunktet for øvelsen og hvor og hvordan øvelsen skal foregå.

Begrepet redningstjeneste omfatter i denne sammenheng også brannvesenets virksomhet og annen virksomhet med brannslukning som formål. Slik virksomhet er altså tillatt direkte i loven.

Etter bestemmelsen er det tillatt med motorferdsel i forbindelse med oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov. Eksempel på slik oppsyns- og tilsynstjeneste er fjelloppsyn med hjemmel i fjellovens § 36 og fiskeoppsyn med hjemmel i lakse- og innlandsfisklovens § 42. Det er bare i forbindelse med oppsyn og tilsynsoppgaver at motorferdsel er tillatt med hjemmel direkte i loven.

Motorferdsel i forbindelse med rednings-, oppsyns- og tilsynstjeneste skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulemper for naturmiljø og mennesker, jf. lovens § 8. Se nærmere om kravet til aktsomhet ovenfor under 3.2.

Offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste som ikke har hjemmel i lov er omtalt nedenfor under 7.2.1.

Offentlig post- og teletjeneste, § 4 første ledd bokstav b

Motorferdsel er tillatt i forbindelse med offentlig post- og teletjeneste.

Miljøverndepartementet har lagt til grunn at begrepet offentlig teletjeneste må tolkes så vidt at utbygging og drift av det offentlig tilgjengelige mobiltelefonnettet faller inn under bestemmelsen. Det gjelder også selv om det er et privat mobiltelefonselskap som står for utbyggingen/driften, så lenge det skjer etter nærmere konsesjon. Nødvendig motorferdsel i denne forbindelse er således antatt å være tillatt etter § 4 første ledd bokstav b.

Transport til faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæringen, § 4 første ledd bokstav c

Motorferdsel er tillatt i forbindelse med nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæringen.

Nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder

Med "faste bosteder" menes gårdsbruk og andre bosteder hvor folk bor fast hele året, som f.eks. turiststasjoner, damvokterboliger, permanente meteorologiske stasjoner o.l., derimot ikke et anleggssted som er ment å skulle være midlertidig.

Det er bare "nødvendig" person- og godstransport som er tillatt. Dette innebærer at det bare er bosteder som ikke er knyttet til kjørbare bilveg eller bane, som er unntatt fra motorferdsel forbudet. Videre er det bare transport mellom det faste bostedet og endepunktet for vegen eller banen som er unntatt, jf. uttrykket "til og fra". Det er således ikke adgang til f.eks. motorferdsel fra bostedet til andre steder i utmark og vassdrag.

Bestemmelsen skal dekke det alminnelige kommunikasjonsbehov slike vegløse bosteder har. Det innebærer at nødvendig transport for besøkende også er tillatt.

Nødvendig person- og godstransport i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring

Bestemmelsen skal ivareta primærnæringenes interesser og behov for motorferdsel. Det er bare kjøring som er nødvendig i næringen som er tillatt.

Skal virksomheten regnes som jordbruks-, skogbruks- eller reindriftsnæring, må det dreie seg om reell næringsmessig virksomhet. Virksomheten må ha et visst omfang og inntektsmessig betydning. Landbruksdepartementet har foreslått at bestemmelsen tolkes slik at begrepet jord- og skogbruksnæring omfatter brukere av eiendommer med minimum 5 daa jordbruksareal eller 25 daa produktivt skogareal. Dette gjelder også innehavere av allmeningsrettigheter som driver aktivt jord- og skogbruk av et slikt omfang som nevnt. Begrepet "brukere" forutsetter at det drives aktivt jord- og skogbruk. Miljøverndepartementet er enig i at denne grensen bør legges til grunn ved tolkninger av motorferdselloven på dette punkt. Næringsoppgave vil kunne dokumentere om det drives aktivt jord- eller skogbruk.

Det fremgår av bestemmelsen at jakt, fangst, fiske og bærsanking ikke regnes som næring i denne forbindelse. Dette gjelder selv om disse virksomheter drives som del av næringen. Lav- og lausanking for å skaffe tilleggsvær til husdyr, regnes derimot som jordbruksnæring.

Drift og vedlikehold av utleiehytter anses ikke som jordbruks- eller skogbruksnæring etter bestemmelsen, selv om utleiedriften er en del av driften av gården. Det vil imidlertid kunne gis dispensasjon for snøscootertransport til utleiehytter etter nasjonal forskrift § 5 første ledd bokstav d, jf. omtale nedenfor under 7.3.1.

Bestemmelsen gir ikke adgang til å nytte terrengmotorsykkler i forbindelse med sauesanking.

I en dom fra Høyesterett (Rt. 1979 s. 661) er det fastslått at den som driver næring som nevnt i motorferdsellovens § 4 første ledd bokstav c må kunne benytte medhjelpere – fast ansatte eller andre – og i den utstrekning det foreligger nødvendig nyttekjøring, må også disse kunne bruke motorkjøretøy. På den annen side kan den næringsdrivende ikke gi andre tillatelse til kjøring som

skjer i deres egen interesse, mot at de påtar seg enkelte oppdrag for den næringsdrivende. Det er et krav at det dreier seg om et reelt oppdragsforhold. I vurderingen av om det er et reelt oppdragsforhold vil det ha betydning om det foreligger skriftlig avtale, opplysninger om hvilket vederlag oppdragstaker får, om oppdragstaker erstatter den næringsdrivendes egen kjøring m.v. I dommen er det understreket at bestemmelsen må tolkes på en restriktiv måte.

For personer som driver jordbruk eller skogbruk, har departementet lagt til grunn at nødvendig transport av ved må ansees som ledd i næringen, og derfor er tillatt. Det gjelder også for henting av ved til eget bruk. Vedhenting for person som ikke driver jordbruk/skogbruk, er omtalt nedenfor under 7.2.2 og 7.3.1.

Forsvaret, § 4 første ledd bokstav d

Motorferdsel er tillatt i forbindelse med forsvarets øvelser, forflytninger og transporter.

Når forsvaret skal gjennomføre øvelser som innebærer motorferdsel i utmark og vassdrag av noe omfang, bør kommunen og fylkesmannens miljøvernavdeling tas med på råd og få forelagt øvelsesplanene til uttalelse.

Motorferdsel i forbindelse med forsvarets virksomhet skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker, jf. lovens § 8.

Se nærmere om kravet til aktsomhet foran under 3.2.

Offentlige veger og anlegg, § 4 første ledd bokstav e

Motorferdsel er tillatt i forbindelse med anlegg og drift av offentlige veger og anlegg. Under begrepet offentlige anlegg går f.eks. elektrisitetsverk og kraftlinjer og trigonometriske punkter. Hjemmelen bør brukes med varsomhet; tyngre kjøretøyer bør unngås så langt det lar seg gjøre. Helikoptertransport kan ofte være mer skånsom.

Når det gjelder private veger og anlegg vises til omtale nedenfor under 7.2.1.

Rutetransport, § 4 første ledd bokstav f

Motorferdsel er tillatt i forbindelse med rutetransport som drives med løyve i henhold til samferdselsloven.

6.2 § 4 annet ledd

§ 4 annet ledd bestemmer at departementet ved forskrift kan utvide de ferdselsformål som er opplistet under bokstavene a til f. Departementet har ikke gitt slike forskrifter.

7 Nærmere om reglene for motorkjøretøyer

7.1 Generelt

§ 4a i loven bestemmer at motorkjøretøyer bare kan brukes i utmark og på islagte vassdrag i samsvar med forskrift gitt av departementet. De tidligere kommunale forskriftene om motorkjøretøyer ble erstattet av en landsomfattende forskrift fastsatt av departementet 15. mai 1988 (vedlegg 2). Den nasjonale forskriften gjelder bare for bruk av motorkjøretøy og opphevet således ikke kommunale forskrifter om motorfartøy (båter) og luftfartøy (fly).

Forskriften gjelder for hele landet. Det er flere fordeler med en landsomfattende forskrift fremfor kommunale forskrifter. Uklarheter og tolkningstvil knyttet til tidligere gjeldende lov og forskrifter fjernes. Regelverket blir mer ensartet. Reglene blir også mer oversiktlige slik at informasjon og kontroll blir lettere.

Forskriften gjør ikke noen endring i det utgangspunkt at bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag er forbudt, jf. lovens § 3. Kjøring kan bare skje i samsvar med den nasjonale forskriften, jf. lovens § 4a og forskriftens § 1.

Det må særlig presiseres at reglene ikke tar sikte på å hindre nødvendig ferdsel som tjener anerkjente nyttebehov. Det er den unødvendige og fornøylespregede ferdselen regelverket skal forhindre.

De mest vanlige nytteformål for kjøring er nevnt i forskriftens §§ 2 og 3. Disse reglene åpner for kjøring uten særskilt tillatelse. Tillatelse til annen kjøring kan gis av kommunen etter forskriftens §§ 5 og 6.

Forskriften gjelder for bruk av motorkjøretøyer både på sommerføre og vinterføre. Kjøring på barmark gir langt større terrengskader enn kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring er et sterkt økende miljøproblem. Bestemmelsene er derfor klart strengere for kjøring på barmark enn for kjøring på vinterføre, jf. de formål som er tatt med i forskriftens § 2 (om barmarkskjøring) og § 3 (kjøring på vinterføre). Det er også en forutsetning at dispensasjonsbestemmelsen i § 6 skal praktiseres strengere for barmarkskjøring enn for kjøring på vinterføre, jf. nærmere omtale nedenfor under 7.3.2.

Forskriften er utformet slik at den først angir de tilfeller der motorferdsel er tillatt uten særskilt søknad; § 2 for ferdsel på barmark og § 3 for ferdsel på vinterføre. I §§ 5, 6 og 7 gis bestemmelser om dispensasjoner.

7.2 Kjøring som er tillatt med hjemmel direkte i forskriften, §§ 2 og 3

Forskriften angir en rekke tilfeller der bruk av motorkjøretøy er tillatt uten at det er nødvendig å søke om tillatelse først. § 2 gjelder kjøring på barmark og § 3 kjøring på vinterføre. Kjøring på vinterføre er tillatt i større utstrekning enn kjøring på barmark. Bestemmelsene dekker de mest vanlige og allment aksepterte transportbehovene.

Dersom det er tvil om et formål går inn under § 2 eller § 3, kan dette avgjøres av fylkesmannen, jf. § 2 fjerde ledd og § 3 tredje ledd. Tvilen kan avgjøres etter søknad eller annen henvendelse til fylkesmannen, eller fylkesmannen kan ta spørsmålet opp på eget initiativ. Fylkesmannens vedtak kan påklages til Direktoratet for naturforvaltning etter forvaltningslovens regler om klage og omgjøring i kap. VI.

Det kan tenkes at kjøring som er tillatt etter forskriften i visse tilfeller kan være til skade eller ulempe. Fylkesmannen vil da etter forskriftens § 2 tredje ledd, jf. § 3 tredje ledd, kunne begrense eller forby kjøringen. Kjøring som er hjemlet i motorferdsellovens § 4 første ledd, kan ikke begrenses.

Fylkesmannen kan delegere denne myndigheten til kommunestyret. Kommunestyret kan gis myndighet til å fastsette sårbare områder og å fastsette begrensninger for kjøring i områdene. Myndigheten kan delegeres til samtlige eller bestemte kommuner i fylket.

§ 2 tredje ledd og § 3 tredje ledd vil kunne benyttes for geografisk avgrensede områder, der det kan være naturvern, friluftsliv, viltinteresser eller andre interesser som gjør området sårbart for motorferdsel. Motorferdsel kan forbys for alle eller enkelte av de angitte formål, for hele eller deler av året.

Etter § 3 annet ledd har kommunestyret myndighet til å gi nærmere bestemmelser for den kjøringen som er direkte tillatt i forskriften. Det kan f.eks. gis bestemmelser om områder, traséer, sesonglengde, tidspunkter for kjøring, utstyr m.v. Kjøring til de i paragrafen tillatte formål kan reguleres nærmere, men kjøring kan ikke forbys. Bestemmelsen gir vid adgang til å tilpasse reglene til lokale forhold.

7.2.1 Kjøring på barmark, § 2 første ledd

Felles for all kjøring på barmark er at den om mulig skal følge eldre kjørespor, jf. forskriftens § 2 annet ledd. Så langt det er mulig bør eksisterende traktorveger o.l. benyttes. Forskriftens § 2 skal anvendes meget restriktivt. Brukeren av motorkjøretøyet skal gå langt i sine anstrengelser for å følge eldre kjørespor.

Formål som nevnt i lovens § 4 første ledd, § 2 første ledd bokstav a

Motorferdsel er tillatt i forbindelse med en rekke angitte nytteformål etter lovens § 4 første ledd. Se foran under 6.1.

Transport ved jakt, § 2 første ledd bokstav b

Bruk av motorkjøretøy er tillatt i forbindelse med transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort, og transport ved jakt på villrein innenfor Hardangervidda villreinområde slik dette er avgrenset av Direktoratet for naturforvaltning. Kjøring i nasjonalparken kan bare skje i samsvar med vernereglene i området, og utenfor parken bare for nødvendig transport etter sleper som tidligere er fastsatt av Direktoratet for statens skoger (nå Statskog SF) på statsgrunn og av kommunen/grunneiere på privat grunn.

Bestemmelsen om jakt på elg og hjort gir bare adgang til transport av jaktutbytte. Det gis ikke adgang til transport av jegere og utstyr ut i jaktterreng, eller under utøvelse av jakten. Dersom det er behov for transport av annet enn jaktutbyttet, må det søkes om tillatelse. Det vil imidlertid være adgang til samtidig transport av jegere og utstyr dersom turen likevel er nødvendig for å kunne transportere jaktutbyttet.

Oppsyns- og tilsynstjeneste, § 2 første ledd bokstav c

Bruk av motorkjøretøy er tillatt i forbindelse med offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste. Forskriftens bestemmelse utvider motorferdsellovens § 4 første ledd bokstav a, ved at den også tillater

motorferdsel i forbindelse med offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste som ikke har hjemmel i lov. Privatpersoner som utfører slik tjeneste på oppdrag fra det offentlige, vil komme inn under forskriftens § 2 første ledd bokstav c. Oppsynstjeneste i privat regi går ikke inn under bestemmelsen. Der det er et reelt behov for motorferdsel til slik tjeneste, må det eventuelt søkes om dispensasjon etter forskriftens § 5 eller § 6.

Miljøverndepartementet har tolket forskriftens § 2 første ledd bokstav c om offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste slik at den også omfatter den bestands- og skadedokumentasjon som fylkesmannen foretar i forbindelse med rovviltforvaltningen. Det innebærer at det etter bestemmelsen er direkte hjemmel for at fylkesmannen i utføringen av dette arbeidet kan benytte motorkjøretøy.

Fiskekultiveringstiltak, § 2 første ledd bokstav d

Bruk av motorkjøretøy er tillatt til nødvendig transport i forbindelse med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi.

Som eksempel på fiskekultiveringstiltak kan nevnes kalking av fiskevann og utsetting av fisk. Enkelte steder er slike tiltak hyppig forekommende, og behovet for motortransport er stort. Det er imidlertid grunn til å peke på at det bare er nødvendig kjøring som er tillatt, dvs. der tiltaket ikke lar seg gjennomføre uten slik transport. Transporten bør foretas på vinterføre dersom dette medfører mindre skader og er mulig, jf. forskriftens § 3 første ledd bokstav b.

Det er et vilkår at det dreier seg om fiskekultiveringstiltak i offentlig regi. Det vil være avgjørende om tiltaket er gitt offentlig økonomisk støtte. Det har således ingen betydning om tiltaket utføres av lokale fiskeforeninger eller grunneierlag i samråd med offentlig organ. For tiltak i privat/egen regi må grunneiere ha tillatelse etter forskriftens § 6.

Veger og større anlegg, § 2 første ledd bokstav e

Bruk av motorkjøretøy er tillatt for nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og større anlegg.

Forskriftsbestemmelsen utvider bestemmelsen i lovens § 4 første ledd bokstav e, der motorferdsel er begrenset til anlegg og drift av offentlige veger og anlegg. Det er i forskriften ingen forutsetning at det dreier seg om offentlige veger og anlegg, men det er forutsetningen at det er anlegg av en viss størrelse. Det vil f.eks. etter bestemmelsen være adgang til nødvendig bruk av terrengkjøretøy i forbindelse med anlegg og drift av offentlige såvel som private vannverk eller elektrisitetsverk.

7.2.2 Kjøring på vinterføre, § 3 første ledd

Ved endring av nasjonal forskrift 19. juni 1995 ble tidligere § 3 første ledd bokstav c (om kjøring for bevegelseshemmede, omtalt nedenfor under 7.3.1) opphevet og tidligere § 3 første ledd bokstavene d-h ble nye bokstaver c-g.

Kjøring på vinterføre vil fortrinnsvis være snøscooterkjøring, bruk av weasel o.l.

Formål som nevnt i lovens § 4 første ledd og § 3 første ledd bokstav a

Bruk av motorkjøretøy på vinterføre er tillatt til formål som nevnt i motorferdsellovens § 4 første ledd. Se foran under 6.1.

Andre formål som nevnt i forskriftens § 2 og § 3 første ledd bokstav b

Bruk av motorkjøretøy på vinterføre er tillatt til de andre formålene som er nevnt i § 2 i forskriften.

Det vises til omtalen av kjøring på barmark foran under 7.2.1. Kjøring på vinterføre er tillatt til alle formål der kjøring på barmark er tillatt.

Turistanlegg, § 3 første ledd bokstav c

Motorkjøretøy på vinterføre kan nyttes til nødvendig transport for drift av turistanlegg som ikke ligger til brøytet bilveg.

Bestemmelsen gir selv en nærmere definisjon av hva som i denne sammenheng anses som turistanlegg. Den nevner overnattings- og serveringssteder, skiheiser m.v.

Det er ikke all transport til slike steder som er tillatt. Det må være steder som ikke har brøytet bilveg, og det må være nødvendig transport. Hvorvidt transporten er nødvendig, vil bero på en konkret vurdering i det enkelte tilfellet, hvor avstanden til bilveg, tyngden av det som

transporteres etc. vil være avgjørende. Det bør også vurderes om det er muligheter til å foreta en mer skånsom transport på en annen måte eller til en annen tid.

Bestemmelsen gir først og fremst hjemmel for transport av varer, gods og personale til slike steder. Det vil imidlertid også i noen grad være adgang til transport av gjester til overnattingssteder som ligger langt unna veg, dersom transporten er nødvendig for å opprettholde driften av stedet.

Transport av gjester til spredtliggende utleiehytter vil normalt ikke være tillatt etter § 3 første ledd bokstav c. (Det vil bare kunne tillates i forbindelse med utmarksnæring etter § 5 første ledd bokstav d.) Transport av gjester ut i turterrenget er ikke tillatt. Det er adgang til å la personer sitte på når det likevel foretas nødvendig transport som nevnt i § 3 første ledd bokstav c. Det er imidlertid en forutsetning at passasjertransporten ikke fører til ekstra kjøring, transporten må således være foranlediget av behovet for varetransport.

Materialtransport, § 3 første ledd bokstav d

Motorkjøretøy på vinterføre kan nyttes til transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til bygging i samsvar med byggetillatelse.

Det fremgår uttrykkelig hva slags transport som her tillates. Det er transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til selve byggingen. Det er ikke adgang til kjøring utover det som er nødvendig for byggearbeidet. Det forutsettes at kjøringen skal gis så lite omfang som mulig og være knyttet til en vanlig byggeperiode.

Kjøring i forbindelse med vanlig vedlikehold omfattes ikke av bestemmelsen.

I visse tilfeller er det etter plan- og bygningsloven ikke krav om byggetillatelse, jf. plan- og bygningslovens § 81 om driftsbygninger og § 86a om mindre byggearbeider. Her må forskriftens § 3 første ledd bokstav d forstås slik at den gjelder også for kjøring i forbindelse med slike byggearbeider. For arbeider som er byggemeldingspliktige etter plan- og bygningslovens §§ 81 og 86a, vil det være tilstrekkelig å kunne vise frem kopi av innsendt melding for at kjøring skal være tillatt.

Preparering av skiløyper og skibakker, § 3 første ledd bokstav e

Motorkjøretøy på vinterføre kan nyttes til opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter.

Bestemmelsen har to begrensninger: Det må gjelde skiløyper eller bakker for allmennheten eller for konkurranser, og det må være kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter som står for prepareringen. Det er vanlig at hoteller o.l. preparerer løyper for sine gjester – løyper som også er åpne for allmennheten. Også dette vil være tillatt etter bestemmelsen.

Mange steder er det stort omfang av preparerte løyper og skibakker. Kommunen kan påvirke denne virksomheten, f.eks. ved at det gis bestemmelser om hvor det skal være preparerte løyper og skibakker og hvor man bør unngå slik tilrettelegging, jf. forskriftens § 3 annet ledd. Dette bør gjøres for å sikre en samordning av ulike tilretteleggingstiltak, og for å unngå brukerkonflikter og konflikter med andre interesser.

Vitenskapelige undersøkelser, § 3 første ledd bokstav f

Motorkjøretøy på vinterføre kan nyttes til nødvendig transport i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, herunder dyretellinger og liknende registreringer, etter oppdrag fra forskningsinstitusjon.

Vitenskapelige undersøkelser er samfunnsnyttige, og medfører ofte behov for bruk av motorisert fremkomstmiddel. Der slike undersøkelser eller registreringer skjer etter oppdrag fra forskningsinstitusjon, er det ikke nødvendig å søke om tillatelse til eventuell nødvendig motorferdsel.

Vedtransport, § 3 første ledd bokstav g

Motorkjøretøy på vinterføre kan nyttes til nødvendig transport av ved fra egen eiendom til fast bopel, samt etter utvisning fra skogforvaltningen i Finnmark.

Nødvendig vintertransport av ved fra egen eiendom til fast bopel tillates direkte i forskriften. Med egen eiendom menes eier av fast eiendom, det vil si grunneier. Dette innebærer at det ikke er nødvendig å søke kommunen om tillatelse til slik vedkjøring. Rettighetshavere med positivt avgrenset rådighet, f.eks. bruksberettigede i statsallmenning eller bygdeallmenning, er ikke grunneiere.

Dersom det er behov for vedhenting fra andres eiendom, eller fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel, må det søkes om tillatelse etter § 5 første ledd bokstav e.

Det alt vesentlige av Finnmark er statsgrunn. Skogforvaltningen gir innbyggerne i Finnmark tillatelse til vedhenting i statens skog. Bestemmelsen innebærer at vintertransport av ved etter utvisning fra skogforvaltningen i Finnmark er tillatt uten søknad.

7.3 Kjøring som er tillatt etter søknad, forskriftens §§ 5, 6 og 7

7.3.1 Tillatelse i angitte tilfeller, § 5

Forskriftens § 5 gir en dispensasjonsbestemmelse som bare gjelder for bruk av snøscooter. Dispensasjonsmyndigheten tilligger kommunestyret, men kan delegeres til et annet folkevalgt organ eller kommunal tjenestemann, jf. § 5 annet ledd. Annet folkevalgt organ kan f.eks. være formannskapet, friluftsnemnd, hovedutvalg for miljøvern eller et særskilt utvalg oppnevnt etter kommunelovens §10.

Bestemmelsen angir en del formål der det vil være forholdsvis kurant å få tillatelse til bruk av snøscooter. Dersom søkeren oppfyller vilkårene i bestemmelsen, er det opp til kommunen å vurdere behovet for transporten opp mot mulige skader og ulemper, og etter en skjønnsmessig helhetsvurdering avgjøre søknaden.

Fastboende som påtar seg ervervsmessig kjøring, § 5 første ledd bokstav a

Bestemmelsen om ervervsmessig kjøring er en sentral bestemmelse. For å redusere kjøringen, bør nødvendig transport med snøscooter i størst mulig utstrekning skje som leiekjøring. Ordningen forenkler dessuten saksbehandling og kontroll. Det vil ofte være hensiktsmessig å overlate kjøringen til fastboende som kan gjøre dette i ervervsøyemed, f.eks. folk som av andre grunner har snøscooter i næring. Dette gjelder også for den typen kjøring som er direkte hjemlet i forskriftens § 3.

Bestemmelsen nevner hva slags type transport som kan være aktuelt ut over det som er tillatt etter § 3. Det gjelder:

- transport mellom bilveg og hytte. (Det er her ikke stilt nærmere detaljkrav med hensyn til avstand mellom bilveg og hytte, eller hva slags type transport det må gjelde.)
- tilsyn med privat hytte etter eierens oppdrag

- transport for massemedia på reportasjeoppdrag
- transport av funksjonshemmede
- transport av ved
- transport etter dispensasjon i medhold av denne forskrifts § 6.

Som det fremgår, kan transport som er grunnlag for dispensasjon foretas av leiekjørere.

Søknader om ervervsmessig transport må undergis en konkret vurdering ut fra formålet med motorferdselloven og forskriftsbestemmelsene. Behovet for kjøringen vil være utgangspunktet for denne vurderingen. Antall løyvehavere i hver kommune eller hvert distrikt bør begrenses, ut fra en vurdering av behovet for transport. De som allerede har snøscooter f.eks. i næring, bør prioriteres. Personer som har hatt slik tillatelse tidligere, og benyttet denne lovlig, bør normalt prioriteres fremfor nye søkere. Det er ønskelig med en viss kontinuitet i det næringsgrunnlag leiekjøring kan gi. Den næringsmessige betydning for den enkelte er det relevant å legge vekt på.

Det er viktig at alle kommuner hvor det er et visst behov for ervervskjøring, søker å medvirke til etablering av slike ordninger. Videre er det viktig at kommuner som har ervervskjøringsordninger, henviser til leiekjøring når det søkes om transport. Særlig er det aktuelt når det gjelder transport til private hytter. Avhengig av formålet med transporten, bør også mange dispensasjoner etter § 6 henvises til ervervskjørere.

Funksjonshemmede, § 5 første ledd bokstav b

Reglene om snøscooterkjøring for funksjonshemmede er noe endret ved endring av nasjonal forskrift 19. juni 1995. Da ble tidligere § 3 første ledd bokstav c opphevet, og § 5 første ledd bokstav b ble endret slik at henvisningen til § 3 ble tatt ut. Endringen var nødvendig etter at Samferdselsdepartementet vedtok ny forskrift om parkering for forflytningshemmede 15. mars 1994, til avløsning av tidligere forskrift 21. oktober 1983 om parkering for bevegelsehemmede, som nasjonal forskrift henviste til.

Selv om alle funksjonshemmede som har behov for å kjøre snøscooter, etter denne endringen nå må innhente tillatelse til det fra kommunen, innebærer ikke endringen at varig bevegelsehemmede med et reelt behov for snøscooterkjøring skal gis dårligere muligheter til å benytte snøscooter enn tidligere. Det er forutsetningen at funksjonshemmede skal ha den samme muligheten som før til å dekke sitt behov for å kjøre snøscooter.

Bevegelses- eller funksjonshemmede som har behov for snøscooterkjøring må nå søke om tillatelse til det etter forskriftens § 5 første ledd bokstav b. Behovet for transporten må ved avgjørelsen av søknaden avveies mot de skader eller ulemper den vil føre til, og det kan

eventuelt settes vilkår. I avveiningen må det legges vekt på den særstilling funksjonshemmede står i med hensyn til transportbehov.

Det kan bare gis tillatelse etter forskriftens § 5 første ledd bokstav b ved varig funksjonshemming. Kommunen kan kreve legeerklæring som dokumentasjon. Personer som på grunn av alder eller midlertidig sykdom er bevegelseshemmede, går ikke inn under bestemmelsen. Dispensasjon for disse må i tilfelle vurderes etter forskriftens § 6, jf. omtale nedenfor under 7.3.2.

Når alle funksjonshemmede som har behov for snøscootertransport må søke kommunen om tillatelse, vil kommunene fra vintersesongen 1995/96 ventelig få noe mer arbeid med behandling av snøscootersøknader fra funksjonshemmede. Det bør imidlertid være relativt kurant å vurdere disse søknadene, og dispensasjoner kan og bør gis for flere år om gangen.

Transport til private hytter, § 5 første ledd bokstav c

Etter forskriftens § 5 første ledd bokstav c kan det gis dispensasjon til hytteeier for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte, der hytta ligger minst 2,5 km fra brøytet bilveg, og det i området ikke er mulighet for leiekjøring.

Bestemmelsen skal dekke transportbehovet til private avsidesliggende hytter i områder der det ikke finnes tilfredsstillende muligheter til å leie transport. Det kan kun gis dispensasjon til hytteeier. Begrepet hytteeier må her anses å omfatte også eierens nærmeste familie, som ektefelle og barn. Andre enn disse, også slektninger, må i tilfelle søke om dispensasjon etter forskriftens § 6. Besøkende på foreningshytter omfattes heller ikke av § 5. Heller ikke kjøring til hytter med flere eiere vil kunne tillates etter denne paragrafen.

Det er bare transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som kan tillates; alminnelig persontransport kan ikke tillates. Når det er gitt tillatelse til transport av bagasje og utstyr, må det imidlertid være adgang til å la personer sitte på, når det er plass til det sammen med bagasjen. Forutsetningen er således at passasjertransporten ikke må medføre ekstra kjøring. Er det behov for ren persontransport, f.eks. på grunn av alder eller helse, må det søkes om tillatelse etter § 6.

Eventuell tillatelse til hyttekjøring bør ikke gis for mer enn en sesong om gangen og begrenses til et fåtall turer. Dette gjelder særlig i områder som er egnet for leiekjøring og der slike ordninger må forventes opprettet. Se nærmere om adgangen til å stille vilkår nedenfor under 7.3.3.

Kjøring i utmarksnæring for fastboende, § 5 første ledd bokstav d

Fastboende kan ha behov for motorisert transport i forbindelse med utmarksnæring. Slik transport kan det gis tillatelse til etter forskriftens § 5 første ledd bokstav d.

Det må dreie seg om ren næringsmessig virksomhet, for salg og videreføring. Kommunen kan eventuelt kreve dette dokumentert ved framleggelse av næringsoppgave.

Bestemmelsen vil f.eks. kunne gi hjemmel for bruk av snøscooter i forbindelse med drift av utleiehytter som drives som en del av næringsgrunnet for et gårdsbruk, herunder nødvendig tilsyn med og transport av gjester til hyttene. Videre vil nødvendig transport i forbindelse med næringsmessig jakt og fiske kunne tillates, der jakten/fisken drives som utmarksnæring av en viss inntektsmessig betydning. Begrepet utmarksnæring må tolkes restriktivt slik at biinntekter, som f.eks. turtransport av turister m.v., ikke vil komme inn under bestemmelsen.

Snøscootersafari og liknende kan ikke tillates etter forskriftens § 5 første ledd bokstav d. Det er ikke tilstrekkelig til å betegne det som utmarksnæring at selve transporten er lønnsom for transportøren.

Transport av ved, § 5 første ledd bokstav e

Transport av ved utover det som er direkte hjemlet i forskriftens § 3 første ledd bokstav g, anses som en kurant dispensasjonsgrunn. Det gjelder transport av ved fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel og transport av ved fra andres eiendom.

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

Det er vanskelig å angi i forskriften alle de tilfellene der det kan være behov for motorisert transport. Det er derfor behov for en særskilt dispensasjonsbestemmelse for å fange opp spesielle tilfeller. Etter forskriftens § 6 kan kommunestyret i unntakstilfeller gi tillatelse til kjøring dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til "særlig behov" og til at behovet ikke skal kunne dekkes på en annen måte. Spesielt restriktiv skal praksisen være for tillatelser til barmarkskjøring.

Kommunestyret kan etter bestemmelsen delegere sin myndighet til et annet folkevalgt organ, f.eks. til formannskapet, hovedutvalg for miljøvern eller et særskilt utvalg oppnevnt etter kommunelovens §10. Myndigheten kan ikke delegeres til kommunal tjenestemann.

Lovens vilkår

Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er "unntakstilfeller", "særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring" og "som ikke kan dekkes på annen måte" beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Ved vurderingen av om det foreligger et "særlig behov" vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov.

Turkjøring kan ikke tillates. Det siktes her til ren turkjøring, dvs. kjøring for turens skyld. Dermed kan det ikke gis dispensasjon til fornøyles- eller rekreasjonskjøring.

Tillatelse kan bare gis dersom behovet ikke kan dekkes på annen måte. Dette innebærer f.eks. at i Finnmark og Nord-Troms hvor det er særordninger med rekreasjonsløyper, jf. lovens § 5 og forskriftens § 4, kan det ikke gis tillatelse etter forskriftens § 6 dersom behovet for transport kan dekkes ved at disse løypene benyttes. Det kan heller ikke gis tillatelse etter § 6 dersom behovet kan dekkes tilfredsstillende ved leiekjøring.

Kommunen kan gi tillatelse

Etter bestemmelsen kan kommunen i unntakstilfelle gi tillatelse. Dette betyr at det beror på et forvaltningsmessig skjønn (en skjønnsmessig helhetsvurdering) om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt.

Ved denne vurderingen skal behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper for natur og mennesker i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Forhold som må tas med i vurderingen er bl.a. hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre interessegrupper og naturmiljø.

Stadig nye typer barmarkskjøretøy tas i bruk, f.eks. firehjulsdrevne biler, 3- og 4-hjuls motorsykler m.v. Erfaringene viser at de terrenggående motorkjøretøyene volder betydelig slitasje og skade på terrenget ved at belter og hjul vil etterlate seg merker og sår i naturen. I visse naturtyper som f.eks. myr, våtmark, sparsom og sentvoksende vegetasjon, kan sporene etter motorkjøretøy bli permanente eller meget langvarige. På grunn av den sterke økningen i barmarkskjøring, og de store terrengskadene slik kjøring gir, skal forskriftens § 6 praktiseres enda strengere for barmarkskjøring enn for kjøring på vinterføre. Barmarkskjøring kan kun tillates i helt spesielle tilfeller. Kan det komme på tale å gi dispensasjon for barmarkskjøring etter forskriftens § 6, skal det skje etter en meget streng vurdering av vilkårene.

Etter motorferdsellovens § 2 tredje ledd anses veg i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med vanlig bil, f.eks. traktorveg, som utmark i forhold til loven.

Det følger videre av bestemmelsen at veg i utmark som er opparbeidet for kjøring med bil, anses som utmark om vinteren dersom den ikke er brøytet for kjøring med bil. Kjøring på veger som må anses som utmark etter lovens § 2, vil ofte være den trasé der motorferdselen vil gjøre minst skade eller være til minst ulempe. Det vil være lettere å gi tillatelse til kjøring når den kan foregå langs slike veger.

Den enkelte søknad må ses i sammenheng med forventet antall tilsvarende søknader. Selv om den enkelte tillatelse ikke vil by på vesentlige ulemper, kan en søknad avslås av hensyn til de samlede konsekvenser av å innvilge tilsvarende søknader.

Søknad etter forskriftens § 6 skal være skriftlig, og i søknaden må søker redegjøre for behovet for transporten. Dersom kommunen finner det nødvendig, kan det kreves at søker framlegger kart. Gjelder søknaden barmarkskjøring, bør kommunen spesielt påse at alternative transportmåter er vurdert og at kjøringen såvidt mulig følger eldre kjørespor.

Noen eksempler

Det vil i praksis forekomme en del tilfeller som kan karakteriseres som nødvendig nyttekjøring, men som ikke går inn under forskriftens §§ 2 og 3.

Jakt, fangst, fiske og bærsanking

Transport av utstyr og utbytte ved jakt, fangst eller fiske som faller utenfor nevnte bestemmelser, oppfyller som hovedregel ikke kriteriene i forskriftens § 6 og kan således ikke tillates.

Dreier det seg om klart dokumentert tilfelle av næring som gir seg utslag på årsinntekten, kan det gis tillatelse dersom motorisert transport er nødvendig. Om det skal gis tillatelse i slike tilfeller beror på en vurdering ut fra kriteriene i § 6.

Snøscooterkjøring i forbindelse med isfiske og småviltjakt vil vanskelig oppfylle lovens krav om "særlig behov". Det vises imidlertid til omtale foran i forhold til utmarksnæring etter forskriftens § 5 første ledd bokstav d.

Når det gjelder bærsanking skal det mye til før det kan sies å foreligge "særlig behov" for motorisert ferdsel. Imidlertid kan molteinnhøsting i Finnmark som skjer som ledd i næring, gi et særlig behov for motorisert ferdsel som kan gi grunnlag for tillatelse etter § 6. I dette fylket står molteinnhøstingen i en særstilling fordi det er store avstander og næringsaspektet fra gammelt av gjør seg gjeldende. Det må være snakk om ren næringsmessig virksomhet, og mengden av bær som sankes må være så stor at det er nødvendig med motorisert ferdsel.

Kommunen kan eventuelt kreve dette dokumentert ved framleggelse av næringsoppgave. Sårbarhet ved barmarkskjøring gjør at kommunen bør foreta en svært restriktiv vurdering.

Kan behovet for motorferdsel dekkes ved at det kjøres på barmarksløyper, jf. forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdselsårer i Finnmark av 28. juli 1989 (se nedenfor under 7.8), vil det ikke være adgang til å gi tillatelse etter forskriftens § 6.

Transport til hytte

Forskriftens § 5 første ledd bokstav c har en bestemmelse om kjøring til hytte på vinterføre. Hyttekjøring ut over det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon.

Persontransport kan det vanligvis ikke gis tillatelse til etter forskriftens § 6. Transport av gamle og funksjonshemmede er omtalt nedenfor.

Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden til hytta er kortere enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle.

Transport med barmarkskjøretøy til hytte bør det som hovedregel ikke gis tillatelse til. Slik transport bør bare tillates dersom det kan kjøres på traktorveg e.l., og etter en særlig streng vurdering.

Transport av bevegelseshemmede/funksjonshemmede

Forskriftens § 5 første ledd bokstav b gir en bestemmelse om funksjonshemmedes adgang til snøscooterkjøring (omtalt foran under 7.3.1). Dersom bevegelseshemmede skyldes alder eller midlertidig sykdom, eller det gjelder transport med annet enn snøscooter, må tillatelse i tilfelle vurderes etter forskriftens § 6.

Bevegelseshemmede/funksjonshemmede stiller i en gruppe for seg som har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motoriserte fremkomstmidler. De kan således ha et "særlig behov" for motorferdsel etter forskriftens § 6. Om den enkeltes bevegelseshemming er av en slik art at det foreligger et "særlig behov", må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. I denne forbindelse kan det være aktuelt å legge vekt på legeerklæring.

Slik kjøring kan ikke sies å være turkjøring som ikke kan tillates. Ved vurderingen av om lovens kriterier for å gi tillatelse er oppfylt, må det legges vekt på graden av funksjonshemming/bevegelseshemming og hva slags kjøring det søkes om. Det kan gis tillatelse til transport til bestemte steder etter en nærmere vurdering, f.eks. hytte eller utfartssted, mens kjøring ut over dette bør man være restriktiv med å tillate.

Før det eventuelt gis slik dispensasjon, skal søkerens behov for transport vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Det bør i tillatelsen presiseres hvilken rute tillatelsen gjelder for og fastsettes et bestemt antall turer.

Gjelder det søknad om kjøring på barmark, vil det ha betydning om kjøringen kan skje langs veg som regnes for utmark etter lovens § 2, etter opparbeidet trasé o.l. På den måten vil motorferdselen være til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv.

Massemedia

Oppdrag fra presse o.l. kan være et "særlig behov" som kan gi grunnlag for tillatelse etter forskriften. Slik kjøring vil ofte kunne dekkes ved leiekjøring.

Motorsport

Motorferdselloven regulerer motorsport på arealer som er definert som utmark i lovens § 2. Trenings- og konkurransekjøring i forbindelse med motorsport kan det gis tillatelse til etter forskriftens § 6 dersom det dreier seg om begrensede arrangementer eller kjøring på terrengbane som er godkjent i reguleringsplan.

Begrensede arrangementer i idrettslig regi vil kunne avholdes, f.eks. snøscooterløp eller motorsykkelcross. Ved vurderingen av søknader om avholdelse av slike arrangementer, vil det være avgjørende hvor store avstander løpet skal gå over, hvilke interesser som berøres osv. Barmarksarrangementer vil oftere komme i konflikt med andre interesser enn vinterarrangementer. Kommunen bør sette vilkår om hvor arrangementet skal foregå og til hvilken tid, slik at skader og ulemper for naturen og friluftslivet blir minst mulig. Slike arrangementer bør helst avholdes på areal hvor det er avklart at det kan nyttes til slike formål gjennom arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven.

Når det gjelder kjøring på terrengbaner i utmark, kan det i medhold av § 6 gis tillatelse når banen er lagt ut i reguleringsplan, og når den benyttes til kjøring i organiserte former. I disse tilfellene vil interessekonfliktene bli avklart ved planbehandlingen. Det siktes her til konkurranse- eller treningsbaner som disponeres av en snøscooterklubb, idrettsforening e.l. Forutsetningen er at det skjer en viss grad av opparbeiding av det aktuelle areal, og banen må ikke ha et omfang eller en utstrekning som gjør det naturlig å betegne bruken som turkjøring. Banen vil kunne brukes av klubbens medlemmer til trenings-/konkurransekjøring, eller f.eks. av snøscooterforhandlere til prøve-/demonstrasjonskjøring. Banen vil ikke kunne brukes som et tilbud til turister. Det vil heller ikke være mulig å arrangere slike turisttilbud ved at turistene gis medlemskap i snøscooterklubb e.l.

Tillatelse til kjøring på baner ut over dette, vil ikke kunne gis med hjemmel i forskriftens § 6. Baner tilknyttet hoteller/turistanlegg, som ikke har konkurranse-/treningsformål, men er tenkt som et fornøyelsestilbud til turister, kan ikke godkjennes.

De samme regler som gjelder for baner i utmark, vil gjelde også for baner som anlegges på islagte vassdrag, dvs. at tillatelse etter § 6 bare kan gis når det foreligger reguleringsplan og når banene skal benyttes til kjøring i organiserte former.

I Finnmark og Nord-Troms vil snøscooterbaner kunne godkjennes etter den spesielle bestemmelsen om snøscooterløyper i forskriftens § 4, og de nevnte begrensningene vil da ikke gjelde.

Bruk av motorkjøretøy til transport og trekkredskap av hangglider o.l.

Bruk av motorkjøretøy i utmark for transport og opptrekk i forbindelse med hanggliding kan ikke tillates etter forskriftens § 6. Transportformålet oppfyller ikke vilkåret om "særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring" i forskriftens § 6. Ut fra motorferdsellovens formål er det nettopp den unødvendige og fornøyelsespregede motorferdsel loven tar sikte på å forhindre.

Motorferdsel i reiselivssammenheng, snøscootersafari, snørekjøring o.l.

Spørsmål om motorferdsel i reiselivssammenheng dukker opp stadig oftere i praksis.

Helikopterskiing og liknende flytransport av personer ut i naturen, slik som omtalt i den særskilte forskriften 14. mars 1988, er forbudt. Det vises til nærmere omtale nedenfor under 8.2.4.

Det må skilles mellom ulike typer kjøring i reiselivssammenheng. Turistnæringens behov for snøscooter er anerkjent i gjeldende regelverk innenfor visse grenser.

Etter forskriftens § 3 første ledd bokstav c kan snøscooter uten nærmere søknad nyttes til "transport som er nødvendig for drift av turistanlegg (overnattings- og serveringssteder, skiheiser m.v.) som ikke ligger til brøytet bilveg". Av omtalen foran under 7.2.2 framgår det at bestemmelsen gir hjemmel for transport av varer, gods og personale til turistanleggene (dvs. fast etablerte turistanlegg uten veg). Videre er det tillatt med transport av gjester til overnattingssteder langt unna veg dersom det er nødvendig for å opprettholde driften av stedet. Derimot vil transport av gjester til spredtliggende utleiehytter normalt ikke være tillatt, og transport av gjester ut i turterreng er ikke tillatt.

Etter forskriftens § 3 første ledd bokstav e kan motorkjøretøy på vinterføre nyttes til "opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter". Det framgår foran under 7.2.2 at det er tillatt at hoteller o.l. preparerer allment tilgjengelige skiløyper for sine gjester. Det siktes her til preparering av løyper i tilknytning til et fast etablert turistanlegg, mens midlertidige anlegg faller utenom.

Snøscootertransport av funksjonshemmede i reiselivssammenheng vil kunne tillates etter forskriftens § 5 første ledd bokstav b, jf. omtale foran under 7.3.1. I avveiningen av behovet for transporten i forhold til eventuelle skader og ulemper, vil også omfanget av transporten ha betydning.

Forskriftens § 5 første ledd bokstav d gir hjemmel for kommunen til å gi tillatelse etter søknad til bruk av snøscooter for "kjøring i utmarksnæring for fastboende". Som uttalt foran under 7.3.1, vil det f.eks. kunne tillates snøscootertransport av gjester til utleiehytter som drives som en del av næringsgrunnlaget for et gårdsbruk, mens turtransport av turister ikke er tillatt.

Annen type kjøring vil måtte vurderes i forhold til dispensasjonsbestemmelsen i § 6. Denne bestemmelsen gir strenge rammer for hva slags kjøring kommunen kan tillate – tillatelse kan gis i unntakstilfeller dersom det kan påvises et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Samtidig skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Miljøverndepartementet har lagt til grunn at snørekjøring ikke kan tillates etter forskriftens § 6. Snørekjøring er nødvendig kjøring uten nytteformål og oppfyller således ikke kravet i forskriftens § 6 om "særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring". Det næringsmessige formål for transportøren har ikke betydning.

Snøscootersafari kan heller ikke tillates etter forskriftens § 6. Snøscootersafari er nødvendig kjøring og oppfyller således ikke kravet i forskriftens § 6 om "særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring". Det næringsmessige formål for transportøren har ikke betydning.

Miljøverndepartementet har den seinere tid blitt kjent med flere eksempler på reiselivssopplegg som innebærer snøscooterkjøring, f.eks. snøscooterfrakt av utstyr til villmarksleirer, medfølgende snøscooter som sikkerhetsforanstaltning og snøscooterpreparering av løyper for hundespenn. Miljøverndepartementet har antatt at heller ikke denne typen transport i turistsammenheng (som ikke direkte gjelder persontransport), kan bli å anse som nødvendig i forhold til de strenge kriteriene i nasjonal forskrifts § 6. Slik snøscooterkjøring kan derfor ikke tillates etter gjeldende regler. Etter Miljøverndepartementets vurdering bør det være mulig å satse på alternative reiselivsprodukter istedet for å legge opp turistarrangementer som forutsetter bruk av snøscooter.

I Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) gjelder særskilte regler om rekreasjonsløyper for snøscooterkjøring etter motorferdsellovens § 5 tredje ledd, jf. nasjonal forskrifts § 4. Dersom slike snøscooterløyper er opprettet, vil også turoperatører og turister kunne benytte disse. Det kan imidlertid ikke opprettes løyper som forbeholdes for slik kjøring. Det er viktig at løypenettet legges opp slik at nødvendig behov i samband med reiseliv også fanges opp.

Preparering av hundespennsløyper

Når det gjelder snøscooterpreparering av hundespanssløyper, har Miljøverndepartementet lagt til grunn at snøscooterpreparering av turistløyper bare for hundespenn/hundesleder ikke vil være tillatt. Det innebærer imidlertid ikke at all oppkjøring av hundespennspor vil være ulovlig. Etter forskriftens § 3 første ledd bokstav e kan motorkjøretøy på vinterføre nyttes til "opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter". I disse løypene vil det også kunne kjøres med hundespenn.

Videre vil det kunne gis tillatelse til preparering av hundespanssløyper etter nasjonal forskrift § 6 i visse tilfeller, etter et konkret skjønn innenfor de rammer § 6 setter. Det vil f.eks. kunne være innenfor lovens rammer å gi tillatelse til oppkjøring av hundespanssløyper som skal brukes i samband med handikapkjøring. Departementet antar også at det vil kunne gis tillatelse til preparering av slike løyper i samband med hundespansskjøring i idrettslig sammenheng, f.eks. enkeltarrangementer av sportslig karakter.

7.3.3 Felles regler for tillatelser, § 7

Forskriftens § 7 gir regler som er felles for dispensasjoner etter §§ 5 og 6. Det fremgår av paragrafen at det kan settes vilkår for dispensasjoner. Det bør settes vilkår som kan redusere ulempene og skadene for naturmiljø og mennesker, f.eks. ved bruk av vilkår som kanalisere motorferdselen til bestemt tid og sted. Dette vil også lette arbeidet for politi/oppsynsmyndighet i deres kontrollarbeid.

For alle dispensasjoner etter forskriftens §§ 5 og 6 bør det settes vilkår om at tillatelsen skal gjelde et bestemt tidsrom og som hovedregel bare for en bestemt eller et bestemt antall turer. Det kan unntaksvis gis tillatelser for lengre perioder, f.eks. kan det for kjøreformål som strekker seg over flere år og som det ikke er tvil om berettigelsen av, gis tillatelse for flere år om gangen. Dispensasjonen bør under ingen omstendighet gjelde for et lengre tidsrom enn fem år. Det bør videre vurderes om det skal fastsettes vilkår som nærmere regulerer tidspunktet for transporten, f.eks. datoer, bestemte ukedager eller tidsrom på dagen.

For å unngå interessekonflikter kan det være et virkemiddel å etablere snøscooterfrie helger, eller deler av helger. Likeledes kan kommunen vurdere om det er behov for å ha tider på året hvor det ikke skal være adgang til å kjøre etter forskriftens §§ 5 og 6 ut fra hensynet til dyre- eller plantelivet.

Det kan også settes vilkår om at kjøringen skal følge bestemte løyper eller traséer. Dette bør gjøres for å konsentrere den nytte transporten som skal aksepteres, slik at den er minst mulig til skade og sjenanse for naturen, miljøet og friluftslivet. Dispensasjon og vilkår må utformes slik at de er kontrollerbare for politi og oppsyn.

Det framgår av § 7 annet ledd at tillatelsen skal være skriftlig og skal medbringes under transport. Videre er det uttrykkelig fastsatt at tillatelse etter §§ 5 og 6 skal vises fram på forlangende av politi eller oppsyn.

Kommunens vedtak kan påklages til fylkesmannen. Bestemmelsene om begrunnelsesplikt og klagefrist og de øvrige bestemmelsene om klage i forvaltningsloven kommer til anvendelse. Vedtaket skal grunngis både når det gis dispensasjon og ved avslag. Når det gjelder begrunnelsens innhold, vises det til forvaltningslovens § 25. Vedtaket kan påklages av søkeren eller annen med rettslig klageinteresse. Hvem som har rettslig klageinteresse må vurderes konkret i den enkelte sak. F.eks. vil de organer på kommune- og fylkeskommunenivå som etter friluftsløvsloven er gitt ansvar for å ivareta friluftslivsinteressene, ha klageadgang der friluftslivsinteresser berøres. Frivillige organisasjoner som Norges Naturvernforbund eller Den Norske Turistforening har som regel rettslig klageinteresse. Det samme gjelder lokale naturvernforeninger og turlag innenfor deres geografiske område. Også andre foreninger vil ha klagerett dersom vedtaket etter motorferdselloven berører interesser de har til formål å ivareta.

Behandling av søknader om dispensasjon kan ta lang tid. Kommunen skal sørge for at saken blir tilstrekkelig opplyst, og om nødvendig må berørte organer uttale seg. Det hender at det hoper seg opp med søknader til visse tider, f.eks. like før ferier. For å unngå at det skjer, bør kommunene gå ut med informasjon om at det må sendes inn søknader om dispensasjon i god tid før kjøring er aktuelt. For visse typer søknader kan det være aktuelt å sette frister, f.eks. når det gjelder ervervsmessig kjøring. Kommunen bør også etablere mest mulig effektive rutiner for behandlingen av søknadene.

Det er ikke anledning til å forskjellsbehandle søknader etter forskriftens §§ 5 eller 6 ut fra bostedskommune, statsborgerskap eller liknende.

Motorferdselloven gir ikke hjemmel for å kreve gebyr for behandlingen av dispensasjonssøknader. Slikt gebyr kan bare kreves dersom det blir fastsatt etter forskrifter gitt av Kongen i medhold av forvaltningslovens § 27 a.

I siste ledd i paragrafen er det fastsatt at kommunen skal sende oppgave over dispensasjonssakene til fylkesmannen to ganger i året, nærmere bestemt 30. juni og 31. desember. Dette vil gi fylkesmannen oversikt over dispensasjonspraksis, og muligheter for å veilede kommunene bedre.

7.4 Isfiskeløyper, forskriftens § 8

Forskriftens § 8 gir muligheter for å få godkjent løyper for snøscooterkjøring til avsidesliggende fiskevann. Direktoratet for naturforvaltning gir tillatelse til at det i bestemte områder kan etableres fiskeløyper, og fylkesmannen fastsetter den nøyaktige traséen i disse områdene, etter forslag fra kommunen.

Bestemmelsen inneholder forøvrig følgende begrensninger:

- Ordningen kan bare etableres i avgrensede områder. Det innebærer at slike løyper ikke kan legges som et nett i en hel kommune.
- Løypene skal dekke transportbehov til viktige fiskevann som ligger mer enn 5 km fra brøytet veg. Med viktige fiskevann menes vann med gode fiskebestander som er attraktive for beskatning og som vurderes å tåle beskatning. Herunder er det av betydning hvilken dekning kommunen har av andre gode fiskevann som ligger nærmere brøytet veg enn 5 km, dvs. om de avsidesliggende fiskevannene er av avgjørende betydning for mulighetene til å drive isfiske. Det må være et reelt behov for transport i forbindelse med fisket. Kjøring i godkjente løyper vil kun være tillatt i samband med fiske. I praksis kan dette dokumenteres med betalt fiskeravgift m.v.
- Området må ha liten befolkning. Det innebærer at det først og fremst er i områder i den nordligste landsdel, der befolkningstettheten er liten, at det vil være aktuelt med slike løyper.
- Områdene må ligge utenom hyttegrenser og sårbare naturvern-, friluft- eller viltområder. Det er ikke bare ved utpeking av områder for fiskeløyper at disse interesser må vurderes, men også ved vurderingen av hvor løypene skal legges.

7.5 Snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms

Etter lovens § 5 tredje ledd, jf. nasjonal forskrifts § 4, kan det opprettes snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms – kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord. Fylkesmannen kan etter forslag fra kommunestyret gi forskrift om særskilte snøscooterløyper. I disse løypene vil kjøring være tillatt uavhengig av formålet med kjøringen, dvs. at også ren rekreasjons- eller fornøyleseskjøring er tillatt.

Bakgrunnen for bestemmelsen er at Finnmark og Nord-Troms på mange måter står i en særstilling på grunn av hardt klima, store avstander og spredt bosetning. Det understrekes at det ikke er aktuelt med utvidelse av det geografiske området for ordningen.

Av forskriftens § 4 følger at løypene om mulig skal legges på ubrøytete veger og atskilt fra tradisjonelle skiløyper. Løypene må ikke legges inn i sårbare naturvern-, friluft- eller viltområder.

Av lovens § 5 tredje ledd fremgår at kommunen har plikt til å sørge for merking av og informasjon om løypene. Se nedenfor under 7.6.3.

7.6 Saksbehandlingen ved opprettelse av snøscooterløyper

7.6.1 Kommunens saksbehandling

Det må foretas en nøye vurdering i lys av motorferdselslovens formål før det opprettes snøscooterløyper. Det forutsettes at bare et fåtall løyper legges ut i hver kommune.

Kommunen må vurdere behovet for å opprette løyper og deretter hvor disse skal legges. En snøscooterløype bør legges slik at den dekker et reelt transportbehov. Det betyr at løypene bør legges slik at de gir atkomst til områder som har interesse for andre aktiviteter, som f.eks. fast bosetning, hyttegrend, fiske, turgåing m.v.

Fiskeløyper etter forskriftens § 8 skal legges slik at de dekker behovet for transport til viktige fiskevann mer enn fem kilometer fra brøytet veg og legges utenom hyttegrender.

Forholdet til andre interesser må være grundig vurdert og i størst mulig grad avklart. Saken må således forelegges de organisasjoner og institusjoner hvis interesser blir berørt. Kommunen må innhente uttalelse også fra andre der det er nødvendig for å få saken allsidig opplyst.

Løypene bør om mulig legges på ubrøytede veier og godt atskilt fra tradisjonelle skiløyper. Løypene må ikke legges i områder som brukes i forbindelse med reindriftsnæringen, områder som det knytter seg spesielle naturvern- eller friluftinteresser til, områder som har særlig verdi for dyreliv etc. Næringshensyn, miljøhensyn, landskaps- og vegetasjonsforhold m.v. må trekkes inn i vurderingen.

Når det gjelder kommunens saksbehandling for øvrig vises det til forvaltningslovens kap. VII om forskrifter.

Både ved opprettelse av fiskeløyper etter forskriftens § 8 og rekreasjonsløyper etter lovens § 5, jf. forskriftens § 4, fremmer kommunen forslag om løype på bakgrunn av fremstillingen ovenfor og ut fra de kriterier som følger av loven og forskriften. Kommunens endelige forslag skal begrunnes og sendes fylkesmannen som kan fastsette løypene. Begrunnelsen skal vise hvilke behov den valgte løype tilfredsstillende og hvordan man har unngått konflikter med kryssende interesser.

7.6.2 Fylkesmannens saksbehandling ved fastsettelse av fiskeløype og rekreasjonsløype

Det er fylkesmannen som fastsetter forskrift om fiskeløyper, jf. forskriftens § 8, og rekreasjonsløyper, jf. lovens § 5 og forskriftens § 4.

Fylkesmannen skal ved sin behandling av løypeforslaget foreta en fullstendig vurdering av forslaget. Fylkesmannen må vurdere om det er tilstrekkelig behov for, og faglig forsvarlig å legge en løype slik som kommunen har foreslått. Fylkesmannen skal påse at det blir tatt hensyn til nasjonale og regionale interesser og sikre ensartethet i ferdselsreguleringene, samt den nødvendige samordningen over kommunegrensene. Videre har fylkesmannen ansvaret for at saksbehandlingen oppfyller kravene som er gitt i forvaltningslovens kap. VII, herunder påse at berørte organer, både på kommunenivå og fylkesnivå, har fått anledning til å uttale seg før foreslått løype eventuelt godkjennes.

Fylkesmannen kan ved en eventuell godkjenning av løypeforslaget sette vilkår, f.eks. om tidsmessig begrensning for bruk av løypene, krav til merking e.l.

7.6.3 Krav til merking, informasjon m.v.

Kommunene har ansvaret for og skal bekoste merking og informasjon om snøscooterløypene. Ingen snøscooterløype kan tas i bruk før den er merket og nødvendige informasjonstiltak er gjennomført.

Når det gjelder fiskeløyper og rekreasjonsløyper er det ikke tillatt å kjøre ut av traséen for å nå et fiskevann, en hytte, en rasteplass eller lignende.

Ved opprettelse av rekreasjonsløyper og fiskeløyper kan fylkesmannen gi nærmere retningslinjer om kravene til merking o.l.

Løypene bør merkes på en naturvennlig måte, f.eks. ved bjørkestikker eller annet naturlig materiale. Merkingen bør skje i samråd med fylkesmannens miljøvernavdeling.

Løypene bør som regel bestå av ett eller to spor som går nær merkestikkene. I forbindelse med forbikjøring og kjøring utenom oppståtte hindringer, f.eks. snøfonner, bør det være anledning til å kjøre i en sone på inntil 15 meter på hver side av merkestikkene.

Informasjon kan skje i form av brosjyrer eller kart. Ved løypas start- og endepunkt og ved eventuell kryssing med andre løyper, skal det finnes informasjon om hvor løypa går og hvilke regler som gjelder.

7.7 Motorferdselforbud om våren

Forskriftens § 9 fastsetter et særskilt forbud mot bruk av motorkjøretøy i Finnmark og Nord-Troms i tiden fra og med 5. mai til og med 30. juni. Forbudet gjelder også bruken av de særskilte snøscooterløypene, jf. forskriftens § 4 tredje ledd. Bakgrunnen for forbudet er at dette tidsrommet på våren/forsommeren er svært kritisk for såvel reinen som for dyrelivet ellers, samt at terrenget er spesielt sårbart i vårløsningen. Forbudet gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter motorferdsellovens § 4 første ledd.

Også ellers i landet bør kommunene vurdere om det er behov for å ha tider på året hvor det ikke skal være adgang til å kjøre etter forskriftens §§ 5 og 6 ut fra hensynet til dyre- eller plantelivet. Se foran under 7.3.3.

Fylkesmannen kan gjøre unntak fra forbudet i spesielle tilfeller, etter begrunnet søknad fra kommune eller enkeltperson. Private søknader skal sendes via kommunen, og fylkesmannens enkeltvedtak kan påklages. Når det gjelder søknader fra kommuner om generelle unntak, blir fylkesmannens vedtak å regne som forskrift etter forvaltningsloven, og kan ikke påklages. I slike tilfeller skal berørte institusjoner og organisasjoner uttale seg før søknader avgjøres.

Fylkesmannen kan etter forskriftens § 9 første ledd bestemme at forbudet også skal gjelde for andre tidsrom. Dette kan gjøres for hele kommunen eller for deler av den når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta. Dersom det haster å innføre slikt forbud, kan høring etter forvaltningsloven unnlates, jf. forvaltningslovens § 37 fjerde ledd bokstav a. Fylkesmannen må sørge for nødvendig kunngjøring av slik forskrift.

7.8 Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdsselsårer i Finnmark av 28. juli 1989

Etter forskriftens § 1 kan fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret gi adgang til bruk av barmarkskjøretøy langs traktorveger/tradisjonelle ferdsselsårer, for transport til hytter og i forbindelse med jakt, fangst, fiske og bærsanking. Tillatelser skal kun gjelde traktorveger som tidligere har vært godkjent som barmarksløyper i kommunale forskrifter. Forskriften er inntatt som vedlegg 4 til rundskrivet.

Etter forskriftens § 2 kan fylkesmannen fastsette særlige bestemmelser for de traktorveger som åpnes, herunder krav om utbedring av vegstandard, begrensning i tid av når vegene skal være åpne, merking og for hvilke type kjøretøy som kan benyttes.

For saksbehandlingen av slike forskrifter gjelder forvaltningslovens kap. VII.

8 Nærmere om reglene for motorfartøy og luftfartøy

8.1 Nærmere om reglene for motorfartøy (motorbåt)

8.1.1 Tillatelse med hjemmel direkte i loven

Motorferdsel, herunder bruk av motorfartøy (motorbåt), er tillatt til formål angitt i lovens § 4 første ledd bokstav a til f, se 6.1 ovenfor.

Etter lovens § 4 tredje ledd er ferdse med motorfartøy som utgangspunkt tillatt på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av et farbart vassdrag.

Kommunen kan imidlertid bestemme at ferdse som nevnt helt eller delvis ikke skal være tillatt.

Bestemmelsen gjelder bare ferdse med motorfartøy; landing og start med luftfartøy er således ikke tillatt etter lovens § 4 tredje ledd.

På mindre vassdrag, herunder innsjøer som er mindre enn 2 kvadratkilometer og på elvestrekninger som ikke inngår som en del av et farbart vassdrag, gjelder lovens forbud mot motorferdse. Bruk av motorfartøy på slike vassdrag kan det gis tillatelse til gjennom forskrifter etter lovens § 5 første ledd bokstav b eller ved enkelttillatelse etter lovens § 6.

8.1.2 Kommunens adgang til å gi forskrift, lovens § 4 tredje ledd og § 5 første ledd bokstav b

Etter lovens § 4 tredje ledd kan kommunen ved forskrift bestemme at ferdse på større innsjøer m.v ikke skal være tillatt. Kommunen kan også begrense ferdse til deler av en elvestrekning eller innsjø eller bare tillate ferdse for visse båttyper, båter med begrenset hastighet eller motorstørrelse, til bestemte formål, til bestemt tid m.v. Det kan f.eks. settes forbud mot bruk av vannscootere. Myndigheten til å foreta slike reguleringer ligger primært til kommunestyret. Det anbefales at kommunestyret selv vedtar eventuelle forskrifter, og at denne myndigheten ikke delegeres.

Under reguleringen av ferdselen vil det kunne være behov for interkommunalt samarbeid bl.a. i de tilfeller ferdselen på innsjø og vassdrag foregår over kommunegrensene. I slike tilfeller bør det tas kontakt med aktuelle kommuner for å samordne bestemmelsene. Se nærmere om dette nedenfor under 10.

Etter lovens § 5 første ledd bokstav b kan kommunestyret gi forskrift om adgang til bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner. I forskriften kan det inntas bestemmelser om begrensning av hastighet, motorstørrelse, m.v.

Det forutsettes at adgangen til å gjøre unntak fra ferdselsforbudet på vann mindre enn 2 kvadratkilometer bare benyttes i spesielle tilfeller, jf. uttrykket "særlige grunner". Det kan være aktuelt f.eks. for nødvendig transport til hoteller, turiststasjoner og hytter som ligger slik til at de er avhengig av båt for å komme frem til de ordinære kommunikasjonsmidler.

Etter lovens § 5 første ledd bokstav b er det et krav at de særlige grunner som foreligger, skal angis i forskriften. Det er her ikke tilstrekkelig å vise til at motorferdsel skal være tillatt for "nødvendig transport" eller "når det foreligger særlige grunner".

8.2 Nærmere om reglene for luftfartøy

8.2.1 Lovens virkeområde

Landing og start med luftfartøy i utmark og vassdrag kommer inn under motorferdsellovens forbud, jf. § 2 første ledd. Det vises til omtale foran under 4.1 og 4.4.

Loven gjelder ikke for selve flygingen, men flygingen kan etter omstendighetene være forbudt etter andre bestemmelser, jf. omtale nedenfor under 11. Loven rammer heller ikke lavtflyging, men for verneområder opprettet etter naturvernloven kan vernebestemmelsene inneholde regulering av lavtflyging. Videre er lufttrafikken underlagt regulering ved luftfartsloven med tilhørende forskrifter, både når det gjelder selve flygevirksomheten og når det gjelder bruk av landingsplasser.

Det fremgår av forarbeidene til motorferdselloven at begrepet landing og start også omfatter de tilfeller der et helikopter står like over bakken i den hensikt å laste eller losse. Likeledes vil motorferdselloven ramme rene omgåelsesforsøk, f.eks. de tilfeller hvor det foretas landingsøvelser uten å lande. Hvorvidt det foretas "nesten landing" som rammes av loven må vurderes konkret i det enkelte tilfellet. Det kan ikke være avgjørende at det ikke foretas noen lasting eller lossing når manøvreringsmåten er den samme og byr på samme miljøproblemer som i de tilfeller der lasting og lossing finner sted.

8.2.2 Tillatelse med hjemmel direkte i loven

Det er tillatt å bruke luftfartøy til formål angitt i lovens § 4 første ledd bokstav a til f, se 6.1 ovenfor.

8.2.3 Kommunens adgang til å gi forskrift, lovens § 5 første ledd bokstav a

Etter lovens § 5 første ledd bokstav a kan kommunestyret ved forskrift legge ut bestemte steder for landing og start med motordrevet luftfartøy. Dersom ikke motorferdselen er tillatt med hjemmel direkte i lovens § 4 første ledd, eller etter særskilt tillatelse fra kommunen etter § 6, kan landing og start med luftfartøy bare skje på grunnlag av kommunale forskrifter.

Kommunen skal forut for vedtak om å legge ut et landingssted foreta en bred vurdering av alle interesser som knytter seg til vedkommende område. Det enkelte landingssted må velges ut fra de ferdsels- og transportbehov som foreligger. Samtidig må det tas hensyn til at det skal voldes minst mulig skade og ulempe for naturmiljø, næringsdrift, friluftsliv, boligområder o.l. i området. Videre må det legges vekt på grunneiernes og andre bruksberettigedes interesser.

Det kan ikke legges ut et ubegrenset antall landingssteder i en kommune. Hvor mange landingssteder det skal legges ut, må kommunen vurdere ut fra de lokale forhold, herunder kommunens størrelse, behovet for landingssteder og eventuelle konflikter med andre interessegrupper.

På de utlagte steder vil det i utgangspunktet være fri adgang til å foreta landing og start, dersom ikke kommunen begrenser adgangen på det enkelte sted til bestemte formål og til bestemte tider. Slik begrensning kan blant annet komme på tale av hensyn til dyrelivet, naturmiljøet eller friluftslivet. Kommunen kan også for å styrke næringslivet i distriktet, begrense adgangen til å gjelde selskaper eller enkeltpersoner som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet.

Dersom kommunen ønsker å føre kontroll med de flyginger som foretas, kan det fastsettes at det skal gis melding om de flyginger som er foretatt til de utlagte steder. Slik meldingsplikt vil også kunne gi kommunen nyttig erfaringsmateriale for den fremtidige praktisering av loven.

8.2.4 Forskrift om helikopterskiing

Departementet har 14. mars 1988 med hjemmel i motorferdsellovens § 7 første ledd, fastsatt forskrift om forbud mot såkalt helikopterskiing og liknende. Forskriften er inntatt som vedlegg 3 til rundskrivet.

Forskriften er formulert som en begrensning av kommunens myndighet til i forskrift å legge ut bestemte steder for landing og start med luftfartøy. Det er etter forskriften ikke adgang til å legge ut landingsplasser på fjelltopper, utsiktspunkter, breer og andre liknende steder, når dette bare har interesse for helikopterskiing, dagsturer og liknende aktiviteter.

Bakgrunnen for forskriften er at det før den ble gitt var mange tilfeller av såkalt helikopterskiing, dvs. at det arrangeres helikopterturer for skiturister til attraktive fjelltopper, breer eller andre mer eller mindre utilgjengelige steder, som utgangspunkt for utforkjøring på ski.

Det har også forekommet slik helikoptertransport for at folk skal få nyte utsikten fra slike steder, eventuelt spise lunsj der. Slik helikoptertrafikk innebærer unødig og sjenerende støy i fjellområdene, og tjener i seg selv intet nødvendig formål i motorferdsellovens forstand.

Departementet har inntatt det standpunkt at slik transport ikke tilfredsstillende kravet om særlige grunner i motorferdsellovens § 6, slik at enkelttillatelse til denne typen helikoptertransport ikke kan gis. Departementet har ut fra motorferdsellovens formål antatt at dette heller ikke kan tillates med hjemmel i motorferdsellovens § 5. Når det er gitt en særskilt forskrift om dette, vil tvil mht. tolkningen av § 5 ikke lenger være til stede.

8.3 Saksbehandlingen for kommunale forskrifter

Myndigheten til å gi forskrifter etter lovens § 4 tredje ledd er omtalt foran under 8.1.2.

Det fremgår uttrykkelig av ordlyden i § 5 første ledd at det er kommunestyret som har myndigheten til å gi kommunale forskrifter for landing og start med luftfartøy og bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Av annet ledd fremgår det at myndigheten ikke kan delegeres.

Etter § 5 annet ledd skal utkast til kommunale forskrifter sendes fylkeskommunen og berørte statlige fagmyndigheter til uttalelse før kommunestyret fatter vedtak. Dersom slike myndigheter har innsigelser til forslaget, kan kommunestyret ikke fatte endelig vedtak før en har funnet en løsning det er enighet om. Dersom det ikke oppnås enighet, må saken sendes fylkesmannen til godkjenning.

Denne prosedyren for behandling av kommunale forskrifter er den samme som plan- og bygningslovens regler for behandling av arealplaner. Forskrifter om bruk av motorfartøy og landing og start med luftfartøy kan ses som en form for arealdisponering. Bestemmelsen vil sikre at alle arealdisponeringsinteresser blir tilstrekkelig vurdert.

Med statlige fagmyndigheter siktes det til myndigheter på fylkesnivå. Eksempler på slik statlig fagmyndighet er fylkesmannens miljøvernavdeling, fylkesmannens landbruksavdeling, reindriftskontoret, vegkontoret og forsvaret. Også fylkeskommunen vil ha innsigelsesrett. Det er forutsetningen at statlige fagmyndigheter og fylkeskommunen gir sine merknader under forberedelsen av forskriften, dvs. under høringen. Innsigelse kan være aktuelt dersom utkast til kommunale forskrifter går lenger enn loven gir adgang til, f.eks. går ut over lovens formål/intensjon. Det vil også kunne være aktuelt å bruke innsigelsesretten dersom en forskrift åpner for motorisert ferdsel som er til stor ulempe for andre brukerinteresser.

For saksbehandlingen for øvrig ved utferdigelse av forskrift etter § 4 tredje ledd og § 5, vil forvaltningslovens kap. VII gjelde.

8.4 Kunngjøring og kontroll av kommunale forskrifter

Forskrifter skal kunngjøres i Norsk Lovtidend i henhold til forvaltningslovens § 38.

I tillegg til kunngjøring av forskrifter bør kommunene informere om de bestemmelser som er gitt i forskriften, f.eks. gjennom lokalpressen. Det er viktig at også de som skal håndheve bestemmelsene blir gjort kjent med innholdet av kommunale reguleringer. Kommunene bør også i størst mulig utstrekning søke å informere turister etc. gjennom for eksempel oppslag av gjeldende bestemmelser.

Forskrifter etter motorferdselloven skal ikke stadfestes av overordnet myndighet, utover den prosedyre som er beskrevet foran under 8.3. Kommunestyrets vedtak om forskrifter er imidlertid gjenstand for lovlighetskontroll etter kommunelovens § 59. Denne kontrollen utøves av fylkesmannen.

8.5 Tillatelse til bruk av motorfartøy og luftfartøy etter lovens § 6

Etter motorferdsellovens § 6 kan kommunen gi tillatelse til bruk av motorfartøy og luftfartøy etter søknad når det foreligger "særlige grunner". Det er imidlertid en fordel om kommunene i størst mulig grad dekker behovet for unntak gjennom forskrift etter lovens § 5.

Det må foretas en konkret og grundig vurdering av hver enkelt søknad. Det er bare adgang til å gi dispensasjon i spesielle tilfeller, jf. begrepet "særlige grunner". Ved vurderingen av om "særlige grunner" foreligger, vil det være av betydning om motorferdselen er nødvendig og har et nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring eller fornøyleskjøring. At transportøren anser transporten for økonomisk lønnsom er ikke avgjørende, dersom transporten ikke isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov. De formålene som er nevnt under 7 om motorkjøretøyer, vil også kunne være å anse som særlige grunner etter lovens § 6.

Er kravet til "særlige grunner" oppfylt, vil det bero på et fritt forvaltningsmessig skjønn om det skal gis tillatelse. Skjønnsvurderingen innebærer en helhetsvurdering av saken i lys av lovens formål, hvor behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper som ferdselen kan forårsake.

Dersom en søknad blir imøtekommet, kan kommunen sette vilkår for tillatelsen, jf. lovens § 6 annet ledd.

Vi viser til omtalen av vilkår og begrunnelsesplikt/klage ved tillatelser til bruk av motorkjøretøy under 7.3.3, som også er relevant for tillatelser til bruk av motorfartøy og luftfartøy. For motorfartøy/luftfartøy vil det naturligvis ikke være aktuelt å henvise til traséer/løyper. Imidlertid kan det være aktuelt å sette vilkår om type luftfartøy/motorfartøy eller om begrenset hastighet.

Myndigheten til å avgjøre enkeltsøknader etter § 6 er lagt til kommunen. Myndigheten tilligger i utgangspunktet kommunestyret. Kommunestyret kan imidlertid delegere sin myndighet til formannskapet, kommunale nemnder og fast ansatte tjenestemenn, eller eventuelt til en egen nemnd opprettet i medhold av kommunelovens § 10. Om saksbehandlingen for øvrig vises det til forvaltnings lovens kap. IV om enkeltvedtak.

9 Kommunale planer for motorferdsel

Stadig flere kommuner søker å behandle motorferdsel i den kommunale planlegging. Miljøverndepartementet ser det i utgangspunktet som positivt og ønskelig at motorferdsel gjøres til et tema i den kommunale planleggingen etter plan- og bygningsloven, innenfor de rammer motorferdselloven/nasjonal forskrift gir. Det innebærer at motorferdsels spørsmålet gjøres til gjenstand for grundige overveielser i kommunen, og at denne formen for disponering av arealer ses i sammenheng med den øvrige arealdisponering.

Vi vil likevel peke på at behandling av motorferdsel i kommuneplaner og eventuelt reguleringsplaner har begrenset juridisk rekkevidde. Det er dessuten en fare for at behandling (framstilling) av motorferdsel i en plan kan virke kompliserende ved at bindende regler, veiledende retningslinjer og informasjon lett kan flyte over i hverandre. Kommunen bør derfor være bevisst på hvordan temaet omtales i planen.

9.1 Motorferdsel i kommuneplan

For å sikre at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag ikke skal komme i konflikt med hensynet til viktige naturverdier, bør kommunen ta motorferdsel opp til behandling i kommuneplanen. Det er imidlertid grunn til å være oppmerksom på at en slik vurdering og markering av motorferdsel i kommuneplanen ikke har noen rettslig virkning direkte for motorferdselen, men kun har informasjonsverdi. Plan- og bygningsloven kan ikke gi hjemmel for motorferdsel i utmark og vassdrag; det er det bare motorferdselloven/nasjonal forskrift som kan gi.

Det er viktig at kommunen formulerer det som skal stå i en eventuell kommuneplan om motorferdsel på en slik måte at det klart framgår hva som er bindende regler og hva som kun er informasjon eller veiledning. Bindende regler som angis i kommuneplanen må i tilfelle ha hjemmel i motorferdselloven eller den tilhørende nasjonale forskriften, og det må vises til hjemmelen. Den nødvendige saksbehandling i forhold til motorferdselloven/forskriften må gjennomføres.

Traséer og områder kan legges inn som informasjon på kommuneplankartet. Dette gjøres ved at de tegnes inn i områder som er angitt som landbruks-, natur- og friluftsområder etter plan- og bygningslovens § 20-4 nr. 2.

Av de forhold som kan tas opp og eventuelt bør vurderes som ledd i kommuneplanarbeidet er f.eks.:

- Kanalisering av bruk av motorkjøretøyer på vinterføre til bestemte traséer (jf. nasjonal forskrift § 3 annet ledd).
- Sårbare områder der bruk av motorkjøretøy skal begrenses (jf. nasjonal forskrift §§ 2 annet ledd og 3 tredje ledd).
- Motorbaner for trenings- og konkurransekjøring (jf. nasjonal forskrift § 6).
- Snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms (jf. nasjonal forskrift § 4).
- Snøscooterløyper til fiskevann (jf. nasjonal forskrift § 8).
- Barmarkstraséer i Finnmark (jf. særskilt forskrift 28. juli 1989).
- Forskrift om adgang til landing og start med luftfartøy (jf. lovens § 5 første ledd bokstav a).
- Forskrift om bruk av motorfartøy på innsjøer (jf. lovens § 5 første ledd bokstav b).

Det forekommer at en kommune i kommuneplansammenheng gir nærmere retningslinjer for hvordan dispensasjonssøknader skal behandles, f.eks. søknader etter nasjonal forskrifts §§ 5 eller 6, jf. § 7 om vilkår. Det er i og for seg ikke noe i veien for å gi slike retningslinjer til informasjon om hva slags dispensasjonspraksis kommunen vil legge seg på. Slike retningslinjer vil kunne forenkle kommunens behandling av enkeltsøknader. Det er imidlertid grunn til å være

oppmerksom på at retningslinjene ikke må være i strid med regelverket – bestemmelser i motorferdselloven/nasjonal forskrift vil gjelde direkte og gå foran denne typen retningslinjer. Enhver dispensasjonssøknad må således vurderes konkret og avgjøres på grunnlag av gjeldende nasjonale regler, slik at eventuelle kommunale retningslinjer i tilfelle bare vil ha informasjonsverdi for søkeren.

9.2 Motorferdsel i reguleringsplan

Behovet for motorferdsel bør også vurderes i reguleringsplansammenheng der det er behov for det. Innarbeiding av motorferdsel i reguleringsplan kan f.eks. være aktuelt i forbindelse med:

- Snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms (jf. nasjonal forskrift § 4).
- Snøscooterløyper til fiskevann (jf. nasjonal forskrift § 8).
- Barmarkstraséer i Finnmark (jf. særskilt forskrift 28. juli 1989).
- Motorbaner for trenings- og konkurransekjøring (jf. nasjonal forskrift § 6).
- Landingsplasser for luftfartøy (jf. lovens § 5 første ledd, bokstav a).

I en eventuell reguleringsplan der motorferdsel innarbeides, vil betegnelsen spesialområde/(f.eks. snøscooterløype/snøscooterbane) kunne benyttes. Selv om vurdering i en reguleringsplan er foretatt, må motorferdselen også behandles etter motorferdselloven, i forhold til de foran angitte hjemler. Behandlingen etter denne loven vil likevel i stor grad være bundet opp av reguleringsplanbehandlingen. Det vil som regel være hensiktsmessig at behandlingen skjer parallelt etter plan- og bygningsloven og motorferdselloven.

10 Behovet for samordning mellom kommuner

Motorferdsellovens bestemmelser er utformet slik at ferdselsreguleringene best mulig skal kunne tilpasses de lokale forhold og behov. Det er likevel viktig at det skjer en viss samordning over kommunegrensene. Spesielt er det aktuelt der hvor ferdselen på innsjøer og vassdrag foregår over kommunegrenser. Vi peker også på behovet for samordning der ferdselen med motorkjøretøyer over kommunegrenser følger traséer e.l. Det er forutsatt at kommunene selv kommer frem til en hensiktsmessig samordning. Dersom kommunene ikke blir enige, kan departementet gi bestemmelser om samarbeid om regulering av ferdsel som må samordnes over kommunegrenser, jf. lovens § 9.

11 Forholdet til annen lovgivning

Også andre bestemmelser enn motorferdselloven kan regulere motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Vi vil nevne noe av dette lovverket her.

I de fleste områder som er vernet i medhold av naturvernloven, er det strengere regler for motorisert ferdsel enn det som følger av motorferdselloven/nasjonal forskrift. Der det etter vernebestemmelsene er nødvendig å søke om tillatelse til motorferdsel i slikt område, bør søknaden først behandles av naturvernmyndighetene. Dersom det blir gitt unntak fra vernebestemmelsene, behandles søknaden deretter i forhold til motorferdselloven/forskriften. Forvaltningsmyndigheten bør sørge for den nødvendige koordinering.

Viltloven av 29. mai 1981 nr. 38 har bestemmelser om motorisert ferdsel. Viltloven setter vidtgående forbud mot å bruke motoriserte fremkomstmidler under jaktutøvelsen. Etter viltlovens § 21 er det forbudt å bruke motorkjøretøy, luftfartøy eller motorfartøy til å lokalisere og forfølge vilt og til å avlede viltets oppmerksomhet fra jegeren. Det er videre forbudt å løse skudd fra fartøyet eller kjøretøyet. For motorfartøyer gjelder forbudet både i sjøen og i vassdrag, og i inntil 2 km fra land (medregnet holmer og skjær), med mindre fylkesmannen har fastsatt en annen avstand.

Reindriftsloven av 9. juni 1978 nr. 49 har bestemmelser om motorisert ferdsel i forbindelse med reindriftsnæringen. Reindriftslovens § 10 nr. 3 gir hjemmel for bruk av vanlige fremkomst- og transportmidler som er nødvendige i reindriften.

Luffartsloven og tilhørende forskrifter regulerer i vid utstrekning lufttrafikken både når det gjelder selve flygevirksomheten og når det gjelder bruk av landingsplasser.

Vegtrafikklovens regler om krav til førerkort, aldersgrense, fartsregler, promillekjøring m.v. gjelder også for bruk av snøscooter og andre terrenggående kjøretøy i utmark.

12 Håndheving

12.1 Oppsyn

For at reglene skal virke, er det viktig at oppsynet er best mulig. Kontrollen med at bestemmelsene i motorferdselloven blir overholdt, tilligger i utgangspunktet de ordinære politimyndigheter.

På statsgrunn og i statsallmenninger foretas i dag oppsyn, herunder oppsyn med motorferdsel, av skogforvaltningen og fjellstyrene. I Nordland, Troms og Finnmark er det etablert særskilte fjelltjenester, som også foretar oppsyn med motorisert ferdsel.

Også kommunen bør foreta kontroll. Det organ som kommunen benytter seg av til andre miljøoppgaver kan være et aktuelt organ til å foreta kontroll på vegne av kommunen.

Det er adgang til å gi begrenset politimyndighet til personer som skal være engasjert i denne kontrollvirksomheten. Dette spørsmålet må tas opp med vedkommende politimester.

Både Justisdepartementet og Riksadvokaten har gjennom rundskriv uttalt at oppfølging av saker om overtredelse av motorferdselloven skal være en prioritert oppgave.

I rundskriv G-70/90 fra Justisdepartementet datert 2.4.90 uttales det bl.a.: "Justisdepartementet ønsker å auka politi- og lensmannsetaten sin innsats i naturoppsynet i første rekkje retta mot motorisert ferdsel i utmark".

I rundskriv 1523/88 av 5.7.1988 fra Riksadvokaten uttales det i forbindelse med motorferdselloven og forskriftsverk til loven bl.a.: "Overtredelse av de nye og strengere regler representerer en krenkelse av naturmiljøet. Selv om den enkelte overtredelse isolert sett ikke fremtrer som spesielt alvorlig, kan de samlede skadevirkninger for naturmiljøet bli betydelige. I tråd med riksadvokatens prioriteringsdirektiv (jfr. foredrag på politisjefmøte 1988 side 8-10 i utsendte utgave) må overtredelse av reglene tas alvorlig. Både etterforskning, påtalemessig avgjørelse og iretteføring bør skje raskt."

Det vises også til rundskriv G-47/95 fra Justisdepartementet om polititjeneste knyttet til naturoppsyn og miljøkriminalitet – tverretatlig samarbeid m.v. Der nevnes motorferdselloven som en av de lover samarbeidet skal omfatte.

12.2 Straff

Motorferdselloven har straffebestemmelse i § 12. Overtredelse av loven eller forskriftene, herunder medvirkning, straffes med bøter.

Det er viktig at brudd på regelverket straffes strengt, med høye bøter, og eventuelt med inndragning av kjøretøyet ved gjentatte og graverende overtredelser. Av straffelovens § 35 annet ledd fremgår det at ting som har vært brukt ved en straffbar handling, kan inndras såfremt det finnes påkrevet av hensyn til formålet med den bestemmelse som setter straff for handlingen.

I Riksadvokatens rundskriv 1523/88 av 5.7.1988 er det i forbindelse motorferdselloven og tilhørende forskrifter bl.a. uttalt: "Overtredelse av loven og forskriftene kan straffes med bøter, jfr. lovens § 12. Bøtene må settes så høyt at de har betydelig preventiv virkning. Ved særlig skadelige eller gjentatte overtredelser, vil det være riktig å vurdere inndragning av kjøretøy".

Høyesterett har flere ganger pekt på at bøtenivået i mange tilfeller ikke er tilstrekkelig til å skape respekt for regelverket. Seinst i dom inntatt i Rt. 1992 s. 1120 hvor Høyesterett satte boten til kr. 5000.

Med vennlig hilsen

Thorbjørn Berntsen

Vedlegg 1

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82

§ 1. (formål).

Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.

§ 2. (virkeområde).

Med motorferdsel menes i denne lov bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykkel, beltebil, snøscooter o.l.) og båt eller annet flytende eller svevende fartøy drevet med motor, samt landing og start med motordrevet luftfartøy.

Med utmark menes udyrket mark som etter lov om friluftslivet § 1 første ledd ikke regnes som innmark eller like med innmark. Setervoll, hustomt, engslått, kulturbeite og skogplantefelt som ligger i utmark, regnes i denne lov like med utmark.

Veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark. Det samme gjelder opparbeidd veg som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Med vassdrag menes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

Loven gjelder ikke landingsplass for luftfartøy når det er gitt konsesjon etter lov om luftfart § 77 (1) eller tillatelse etter samme lovs § 82 (2) eller når landingsplassen er anlagt eller drives av staten.

(1) § 7-5 i ny luftfartslov 11. juni 1993 nr. 101.

(2) § 7-10 i ny luftfartslov 11. juni 1993 nr. 101.

§ 3. (forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag).

I utmark og vassdrag er motorferdsel ikke tillatt med mindre annet følger av denne lov eller vedtak med hjemmel i loven.

§ 4. (tillatelser med hjemmel direkte i loven).

Uten hinder av § 3 er motorferdsel tillatt i forbindelse med:

- a) politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,
- b) offentlig post- og teletjenester,
- c) nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking reknes ikke som næring i denne forbindelse,
- d) forsvarets øvelser, forflytninger og transporter,
- e) anlegg og drift av offentlige veger og anlegg,
- f) rutetransport som drives med løyve i henhold til samferdselsloven.

Departementet kan ved forskrift gi også andre tillatelser til motorferdsel.

Ferdseil med motorfartøy er tillatt på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av

et farbart vassdrag. Kommunen kan likevel bestemme at ferdsel som nevnt helt eller delvis ikke skal være tillatt.

§ 4a. (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.

§ 5. (generelle tillatelser etter vedtak).

Kommunestyret kan gi forskrift om adgang til:

- a) landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag. Adgangen kan begrenses til landing og start til bestemte formål, til bestemte tider og til å gjelde selskaper eller enkeltpersoner som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet,
- b) bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften.

Kommunestyrets myndighet kan ikke delegeres. Utkast til forskrift sendes fylkeskommunen og berørte statlige fagmyndigheter til uttalelse. Dersom noen av disse har hatt innsigelse som kommunestyret ikke har tatt hensyn til, skal kommunestyrets vedtak sendes fylkesmannen til godkjenning.

I Finnmark og i Nord-Troms (kommunene Kvævangen, 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 og informasjon om løypene.

§ 6. (tillatelser etter søknad).

Når særlige grunner foreligger, kan kommunen gi tillatelse til bruk av motorfartøy eller luftfartøy som ellers ikke kan finne sted etter denne lov eller med hjemmel i loven.

Tillatelse etter første ledd kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen.

Kommunens vedtak skal grunngis og kan påklages etter forvaltningslovens regler uten hensyn til unntakene i dennes §§ 26 og 28 annet ledd. Fylkesmannen er klageinstans.

§ 7. (myndighet for departementet til å gi særlige bestemmelser for viktige natur- og friluftsområder og til begrensning av kommunens myndighet etter §§ 5 og 6 og fylkesmannens myndighet etter § 5)

Departementet kan gi nærmere regler om kommunens bruk av myndigheten etter §§ 5 og 6 og kan fastsette at det ikke skal kunne gis tillatelse til visse former for motorferdsel eller visse bruksformål. Departementet kan gi nærmere regler om fylkesmannens bruk av myndigheten etter § 5.

Departementet kan for særlig verdifulle natur- og friluftsområder ved forskrift forby eller gi nærmere bestemmelser for motorferdsel som ikke er tillatt etter § 4 første ledd, herunder også for motorferdsel på privat veg.

§ 8. (alminnelige bestemmelser for utøvelse av motorferdsel i utmark og vassdrag).

Motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.

§ 9. (samarbeidsordninger).

Departementet kan gi bestemmelser om samarbeid mellom to eller flere kommuner om regulering av ferdsl som må samordnes over kommunegrensene.

§ 10. (forholdet til grunneiere o.a.).

Denne lov innskrenker ikke den adgang grunneier og bruker har etter gjeldende rettsregler til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom.

§ 11. (Svalbard og Jan Mayen).

På Svalbard og Jan Mayen gjelder loven bare i den utstrekning Kongen bestemmer det.

§ 12. (straffeansvar).

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrifter, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven, eller medvirker hertil, straffes med bøter.

§ 13. (forskrifter).

Departementet kan gi forskrifter til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i denne lov, herunder om begrensning i hastighet og motorstørrelse, og om at motorferdsel skal foregå i en viss avstand fra strandlinje.

§ 14. (ikrafttreden og endringer i andre lover).

Denne lov trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Vedlegg 2

Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Fastsatt av Miljøverndepartementet 15. mai 1988 med hjemmel i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag 10. juni 1977 nr. 82 § 4a, med endringer av 3. desember 1990 og 19. juni 1995.

§ 1.

I utmark og på islagte vassdrag (som definert i lovens § 2) kan motorkjøretøyer bare brukes når det skjer i samsvar med denne forskrift.

All motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker.

§ 2.

Motorkjøretøy kan på bar mark utenfor veg nyttes til:

- a) formål som nevnt i motorferdslovens § 4 første ledd,
- b) transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort, og transport ved jakt på villrein innenfor Hardangervidda villreinområde slik dette er avgrenset av Direktoratet for naturforvaltning. Kjøring i nasjonalparken kan bare skje i samsvar med vernereglene for området, og utenfor bare for nødvendig transport etter sleper som tidligere er fastsatt av Direktoratet for statens skoger på statsgrunn og av kommunen/grunneiere på privat grunn,
- c) offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste,
- d) nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi,
- e) nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og større anlegg. Kjøring skal om mulig følge eldre kjørespor.

Fylkesmannen kan – med unntak av formål nevnt i motorferdslovens § 4 første ledd – begrense eller forby kjøring i spesielt sårbare områder. Fylkesmannen kan delegere denne myndigheten til kommunestyret.

Fylkesmannen kan etter søknad eller av eget tiltak treffe vedtak om kjøreforholdet går inn under første ledd. Fylkesmannens vedtak kan påklages til Direktoratet for naturforvaltning.

§ 3.

Motorkjøretøy kan på vinterføre nyttes til:

- a) formål som nevnt i motorferdslovens § 4 første ledd,
- b) andre formål som nevnt i § 2 i denne forskrift,
- c) transport som er nødvendig for drift av turistanlegg (overnattings- og serveringssteder, skiheiser m.v.) som ikke ligger til brøytet bilveg,
- d) transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til bygging i samsvar med byggetillatelse,
- e) opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter,
- f) nødvendig transport i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, herunder dyretellinger og liknende registreringer, etter oppdrag fra forskningsinstitusjon,

- g) nødvendig transport av ved fra egen eiendom til fast bopel, samt etter utvisning fra skogforvaltningen i Finnmark.

Kommunestyret kan gi bestemmelser om kjøring som nevnt i bokstavene b-g, herunder om områder, traséer, sesonglengde, tidspunkter for kjøring, utstyr m.v.

Bestemmelsene i § 2 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

§ 4.

I Finnmark og Nord-Troms (Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord kommuner) kan beltemotorsykkel (snøscooter) nyttes på vinterføre i løyper som etter motorferdsellovens § 5 tredje ledd er utlagt av fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret.

Snøscooterløyper etter første ledd skal om mulig legges på ubrøytete veger og atskilt fra tradisjonelle skiløyper. Løypene må ikke legges inn i sårbare naturvern, friluftsfelt eller viltområder.

Løypene kan ikke nyttes i tiden fra og med 5. mai til og med 30. juni, jfr. § 9.

§ 5.

Etter skriftlig søknad kan kommunestyret gi tillatelse til bruk av snøscooter for:

- a) fastboende som i ervervsmessig øyemed vil påta seg
 - transport mellom bilveg og hytte,
 - tilsyn med privat hytte etter eierens oppdrag,
 - transport for massemedia på reportasjeoppdrag,
 - transport av funksjonshemmede,
 - transport av ved,
 - transport etter dispensasjon i medhold av denne forskrifts § 6,
- b) funksjonshemmede,
- c) eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ligger minst 2,5 km fra brøytet bilveg når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a,
- d) kjøring i utmarksnæring for fastboende,

e) transport av ved utover det som følger av denne forskrifts § 3 første ledd bokstav h.(1)

(1) Rett henvisning er § 3 første ledd bokstav g.

Kommunestyrets myndighet etter denne paragraf kan delegeres til et folkevalgt organ eller kommunal tjenestemann.

§ 6.

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover §§ 2, 3, 4 og 5 dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

§ 7.

For tillatelse etter §§ 5 og 6 kan det settes vilkår, bl.a om at kjøring skal skje etter angitte traséer. Tillatelsen kan tidsbegrenses.

Tillatelsen skal være skriftlig og skal medbringes under transporten. Den skal vises fram på forlangende av politi eller oppsyn.

Kommunens vedtak etter §§ 5 og 6 kan påklages til fylkesmannen.

Kommunen skal gi oppgave over saker etter §§ 5 og 6. Oppgavene sendes fylkesmannen senest 30. juni og 31. desember hvert år.

§ 8.

I avgrensede områder med viktige fiskevann som ligger mer enn 5 km fra brøytet veg, og som har liten befolkning og ligger utenom hyttegrenser og sårbare naturvern-, friluft- eller viltområder, kan Direktoratet for naturforvaltning åpne mulighet i enkelte deler av landet for bruk av snøscooter. I slike områder kan fylkesmannen legge ut løyper for kjøring med snøscooter etter forslag fra kommunen. Fylkesmannen kan fastsette vilkår for bruken av løypene.

§ 9.

I Finnmark og Nord-Troms (Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord kommuner) er motorferdsel etter disse forskrifter 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 Direktoratet for naturforvaltning.

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

§ 10.

Denne forskrift trer i kraft 15. mai 1988, men slik at kjøring med snøscooter er tillatt etter de tidligere gjeldende regler ut snøscootersesongen 1987-88.

Samtidig som forskriften trer i kraft, oppheves kommunale forskrifter for bruk av motorkjøretøyer og departementets forskrift av 10. desember 1985 nr. 2177 om motorferdselforbud om våren i Finnmark.

Vedlegg 3

Forskrift om bruk av kommunens myndighet etter lov 10. juni 1977 nr 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag forbud mot helikopterskiing og liknende

Fastsatt av Miljøverndepartementet 14. mars 1988 med hjemmel i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag 10. juni 1977 nr. 82 § 7 første ledd.

§ 1.

Kommunens myndighet etter lov om motorferdsel i utmark og vassdrag 10. juni 1977 nr. 82 § 5 bokstav b) (1) til å gi forskrift om adgang til landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag, er begrenset på følgende måte:

(1) Bokstav a etter lovendring 15. januar 1988 (som trådte i kraft 15. mai 1988)

Det er ikke adgang til å legge ut til landingsplasser fjelltopper, utsiktspunkter, breer og andre liknende steder, som bare har interesse i forbindelse med helikopterskiing, for kortvarig opphold, som utgangspunkt for dagsturer, eller for liknende formål.

§ 2.

Denne forskrift trer i kraft straks.

Vedlegg 4

Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdssårer i Finnmark

Fastsatt av Miljøverndepartementet 28. juli 1989 med hjemmel i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82 § 4a.

§ 1.

I Finnmark kan fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret gi adgang til bruk av motorkjøretøy på barmark langs traktorveger som kan karakteriseres som tradisjonelle ferdssårer. Kjøring kan bare tillates på slike ferdssårer der motorferdsel tidligere har vært tillatt, og bare for transport til hytter og i forbindelse med jakt, fangst, fiske og bærsanking.

§ 2.

Fylkesmannen kan gi særlige bestemmelser for traktorveger nevnt under § 1, herunder:

- Utbedring av veienes standard med tanke på å forhindre terrengsår
- merking

- tidsbegrensninger
- hvilke typer kjøretøy som tillates.

§ 3.

Denne forskriften trer i kraft straks.