

Motorferdsel i utmark og vassdrag

Ibestad kommune

Gjennomgang av regelverket og kommunens praksis pr august 2013

0 Referanser

Listen nedenfor viser de viktigste styrende dokumenter som har betydning for fagfeltet motorferdsel i utmark og vassdrag, nasjonalt og Ibestad kommune:

- Miljøkommune.no og FM i Finnmark
(<http://www.fylkesmannen.no/Finnmark/Miljo-og-klima/Motorferdsel/Regelverket-for-motorferdsel-i-utmark---presedensarkiv/>)
- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10.06.1977 nr. 82
- Forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15.05.1988 nr. 356
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) av 19.06.2009 nr. 100
- Rundskriv T-2009-6 av 29.10.2009: Om endringer i Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og islagte vassdrag.
- Rundskriv T-1996-1 av 15.01.1996: Motorferdsel i utmark – Om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82
- Ot.prp. nr. 60 (1986-1987) av 24.04.1987: Om lov om endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag.
- Somb-2009-104 (2009 s 401): Kautokeino kommunes dispensasjonspraksis i saker om motorferdsel i utmark.
- THAFE.-2007-28315 – Dom fra Hammerfest tingrett: Motorferdselloven § 3 – ferdse med traktor i utmark og PLBL § 93 første ledd bokstav i – vesentlige terrenginngrep.
- Ibestad KOM sak 39/07 og 50/08: Kjøretider for scooter.
- Delegasjonsreglement, vedtatt av kommunestyret 30.05.2013 sak 30/13.

1 Innledning – formål med dokumentet

I kommunestyremøte den 14.03.2013 ble det stilt følgende to spørsmål:

Stig Bruvoll – Dispensasjon for bruk av snøskuter

- 1) *Hvilke kriterier må ligge til grunn for å få dispensasjon for bruk av skuter til egen hytte?*
- 2) *Ang. hytte med flere eiere, vil samtlige eiere få dispensasjon for bruk av snøskuter?*
- 3) *Vil man få dispensasjon for bruk av skuter til uttak av ved på en eller flere utmarks-teier på samme søknad?*

Bjørnar Røch – Kjøring på barmark

Hvilken praksis har kommunen når det gjelder kjøring på barmark? R nøyh viser blant annet til en sak som var oppe i høst hvor det var søkt om dispensasjon for ATV på barmark, og dette med antall turer pr dag.

Rådmannen svarte på spørsmålene og opplyste at det ville bli satt ned et utvalg som skulle utarbeide et skriv/en rapport som vil si noe om kommunens praksis på området, og dette sett i forhold til lovverket.

Innledningsvis vil det informeres om at i inneværende kommunestyreperiode er fremmet 162 søknader om dispensasjon. Av disse er 154 ferdig behandle og med unntak av en som er delvis innvilget er samtlige søknader innvilget. Det er med andre ord gitt 0 avslag.

På bakgrunn av denne kunnskapen kan det fremmes en påstand om at Ibestad kommune har en svært liberal håndheving av regelverket. Dvs. at formålet med lovgivningen ikke overholdes i Ibestad kommune. I tillegg til at alle søknader innvilges, settes det få regler for kjøringen, noe som blant annet også vil kunne innebære at det på flere områder overlates til den enkelte dispensasjonsinnehaver/førers egen subjektive vurdering om hva dispensasjonen inneholder/hva det er gitt tillatelse til.

På bakgrunn av spørsmål fra kommunestyrerepresentantene, svar fra rådmannen, samt fremsatte påstand, er formålet med dette dokumentet i første omgang å gi en innføring i bestemmelser og regler som gjelder for fagfeltet motorferdsel i utmark. Målet er å gi saksbehandlere og politikere en ensartet forståelse av regelverket. Dernest skal dokumentet kunne være et grunnlag for et videre arbeid internt i kommunen for fastsetting av kommunens egne reguleringer for motorferdsel i utmark og vassdrag.

Ved å fastsette retningslinjer/bestemmelser vil en også oppnå en mer ensartet behandling av søknader om dispensasjon fra gjeldende regelverk. I tillegg vil dette gi søkeren en oversikt over vår praktisering av gjeldende regelverk, og administrasjonen vil kunne gi en bedre og klarere veiledning overfor søkerne.

Det gjøres oppmerksom på at dette dokumentet ikke er uttømmende ved at det ikke er mulig å gjennomgå hele regelverket i et dokument som dette. For å få eventuell ønsket kunnskap på et høyere nivå forutsettes det derfor at leseren på selvstendig grunnlag blant annet setter seg inn i/leser/tar et dypdykk i de referanser som fremgår i kap. 0.

Videre gjøres det oppmerksom på at det har vært ulike personer som har behandlet fagfeltet og dette i relativt kort tid ad gangen, og at det dermed kan ha vært utfordrende å opparbeide seg den nødvendige kompetansen og praksisen i fagfeltet.

Etter loven § 5 tredje ledd, jfr. forskriften § 4 kan det bare opprettes snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms. Ibestad kommune har pr i dag ingen slike snøscooterløyper, og i henhold til gjeldende lovverk er det heller ikke anledning for kommunen å opprette slik(-e). Dette vil derfor ikke bli omhandlet i dette dokumentet.

2 Virkeområde med innledning og formålet med regelverket

I dette kapitlet vil det bli gitt en liten innføring om dette med motorferdsel i utmarka, og hva en søker å oppnå gjennom regelverk.

2.1 Innledning

Det fremgår av Ot.prp. nr. 60 følgende:

“Bakgrunnen for at man i 1977 fikk en egen lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (som gjelder bruk av motorkjøretøyer, motorfartøyer og landing og start med luftfartøyer) var et ønske om å demme opp for en stadig økende motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Erfaringene fra enkelte andre land viste at slik motorisert ferdsel lett kan bli et alvorlig miljøproblem.”

Motorferdsel i naturen er kjent å kunne medføre en rekke ulemper. Ulempene varierer etter hvilken type motorferdsel det dreier seg om. Landing og start med helikopter eller bruk av motorbåt gir f.eks. ikke slike terrengskader som bruk av terrenggående motorkjøretøyer kan medføre, og kjøring på barmark er mer skadelig for naturgrunnet enn kjøring på vinterføre.

Støy og annen forurensning er de mest typiske ulempene. Alle typer motorisert fremkomstmidler gir støy. Støynivået for snøscootere er mist like høyt som for biler, og støyen bærer over store avstander i åpent terreng. Forurensning i form av eksos er også en klar belastning.

Folk flest søker ut i naturen for å få stillhet og ro. Den økende motorferdselen virker sjenerende og forringer opplevelsesverdiene for folk som søker avkopling i naturen.

Motorferdselloven skulle ta sikte på å begrense ferdsel som tjener anerkjente nyttebehov. Det var særlig den fornøylespregede ferdsel som skulle begrenses. I Miljødepartementets forslag om endringer i loven (jfr. Ot.prp. nr. 60) ble det vist til at erfaringene har vist at loven ikke har virket som forutsatt. Selv om loven var ment å skulle dempe utviklingen når det gjelder terrengkjøringen, har tallmaterialet vist en sterk vekst når det gjelder terrengkjøretøyer.

Det ble også vist til at ved en gjennomgang av den kommunale praksis at det ofte er en svært liberal praksis i regelverkbruket og at tillatelsene ofte er vide. Det var/er ikke alltid samsvar mellom praksis og lovens forutsetninger. Dette har fra myndighetenes side ikke vært ønskelig sett i forhold til lovens forarbeider og intensjoner. Samtidig sies det at det fremkommer at det forekommer en god del kjøring på kanten av regelverket og utenom gitte dispensasjoner.

2.2 Formålet

Etter motorferdselloven § 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”, jfr. § 1.

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. Begrepet “*fremme trivselen*” innebærer at loven også tar sikte på gode rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

Motorferdselloven § 3 setter som utgangspunkt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag, 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.

Forbudet gjelder derfor bare dersom ikke annet følger av motorferdselloven eller motorferdselforkriften.

3 Hva sier regelverket

I det følgende vil hver enkelt § bli gjennomgått mht hva regelverket sier og hvor en i det påfølgende vil en forsøke si noe om praksisen i Ibestad kommune, der vi har dette. Innledningsvis vil noen av begrepene bli omhandlet (kap. 3.1).

Det som fremkommer i dette kapitlet baserer seg i stor grad på de skrevne kildene (her; spesielt rundskriv T-1996-1).

3.1 Begreper

Først litt grunnleggende begrepsavklaring, og i lovens virkeområde § 2 omfatter det disse begrepene:

a) Motorferdsel: Med motorferdsel omfatter dette bruken av alle slags motordrevne fremkomstmidler:

- kjøretøyer (bil, traktor, motorsykel, beltebil, snøscooter o.l., dvs. samme innhold som etter vegtrafikkreglene),
- fartøyer (båt eller annet flytende eller svevende fartøy drevet med motor som kan føre en person som f.eks. vannscooter, fartøyer drevet med elektrisk kraft, o), og
- landing og start med luftfartøyer (fly, helikopter, mikrolette fly, motoriserte hangglidere, o.l.).

b) Utmark: Her tas det i utgangspunkt i friluftslovens definisjon av utmark, men med enkelte avvik. Setervoll, hustomt, engslått, kulturbeite og skogplantefelt som ligger i utmark, regnes som utmark også etter motorferdselloven. Hvorvidt et område regnes som innmark eller utmark i forhold til motorferdselloven, må vurderes konkret i det enkelte tilfelle på bakgrunn av stedets beliggenhet og bruk. Som utmark regnes også vei som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, og dette uansett om veien er offentlig eller privat. Eksempelvis faller

traktorveier inn under loven. Videre faller også vei som ikke er brøytet for kjøring med bil på vinterstid inn som utmark (det finnes unntak fra dette siste).

c) **Vassdrag:** Her menes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

3.2 Tillatelser med hjemmel direkte i loven og/eller forskrift

Motorferdsel er som tidligere nevnt tillatt til en rekke nytteformål med hjemmel i motorferdselloven § 4 og motorferdsselforskriften §§ 2 og 3.

Kjøring kan da skje uten at det er nødvendig å søke om tillatelse.

Bestemmelsen i loven § 4 omfatter ferdsel både i utmark og vassdrag, både om sommeren og vinteren og med motorkjøretøy, motorfartøy og luftfartøy. Ferdselen som er tillatt på innsjøer gjelder for innsjøer som er 2 km² eller større, og på elvestrekninger og på innsjøer mindre enn 2 km² dersom disse inngår som en del av et farbart vassdrag. Kommunen kan likevel her bestemme at ferdsel som nevnt helt eller delvis ikke skal være tillatt.

I tillegg har motorferdsselforskriften §§ 2 og 3 bestemmelser som åpner for kjøring uten særskilt tillatelse. § 2 omfatter ferdsel på bar mark/om sommeren, og § 3 på vinterføre/om vinteren. Kjøring på vinterføre er tillatt i større utstrekning enn kjøring på barmark. Bestemmelsene dekker de mest vanlige og allment aksepterte transportbehovene. Felles for kjøring på barmark er at det om mulig skal følge eldre kjørespor, slik at der det er mulig bør eksisterende traktorveger o.l. benyttes.

Når det gjelder § 3 kan kommunestyret gi bestemmelser om kjøring som nevnt i bokstavene b-g, herunder om områder, traseer, sesonglengde, tidspunkter for kjøring, utstyr m.v. Pr i dag er det her ikke gitt noen bestemmelser om kjøring i Ibestad kommune. Eventuelle bestemmelser her kan også sees i sammenheng med ev. bestemmelser for dispensasjoner som gis etter forskriften § 5.

Loven § 4 og motorferdsselforskriften §§ 2 og 3, og de oppgitte nytteformålene blir ikke her omhandlet nærmere. Det henvises derfor til lov, forskrift og rundskriv T-1996-1 for mer informasjon/kunnskap.

3.3 Tillatelser med hjemmel i dispensasjon i loven og/eller forskrift

I følge forskriften §§ 5, 5a og 6, og loven § 6 har kommunen adgang til å gi dispensasjoner til motorferdsel i utmark og vassdrag.

Miljøverndepartementet har i denne sammenhengen i rundskriv T-1996-1 gitt utfyllende kommentarer til forskriften om godkjenning av motorferdsel etter søknad. Nevnte rundskriv er av Sivilombudsmannen (Somb-2009-104) omtalt, og skal anses som en klar instruks til

kommunene om å legge praksis av de skjønnsmessige vurderingene så nært rundskrivet som mulig.

I denne sammenhengen informeres det også om at Fylkesmannen i Troms i sitt skriv av 08.01.2009 til kommunene, skrev følgende:

“Kommunen har forskjellig praksis når dispensasjoner etter lov om motorferdsel i utmark vedtas. Uklare vedtak og manglende presiseringer i hva dispensasjonen gjelder for og hvor den gjelder, skape blant annet vansker for oppsyn og politimyndighet. Dette kom fram blant annet i en tingrettsdom i Nord-Troms tingrett avsagt 24.09.08.”

Fylkesmannen ba i den sammenheng kommunene om å presisere sin vedtak.

Videre har Ibestad kommune i kommunestyret av 30.05.2013, sak 30/13 vedtatt Delegasjonsreglementet 2013. I dette er det innen fagfeltet motorferdsel i utmark og vassdrag, kap. 33, gjort følgende vedtak:

33.1. Formannskapet

Kommunestyret delegerer sin avgjørelsesmyndighet etter lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag, til formannskapet.

Delegeringen gjelder ikke avgjørelsesmyndighet som ligger til kommunestyret selv i henhold til lov, forskrift eller reglement, jfr. kommuneloven § 10 nr 2.

33.2. Rådmannen

Formannskapet delegerer sin avgjørelsesmyndighet etter punkt 33.1 for så vidt gjelder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 6 (tillatelse etter søknad) og etter forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag § 5 (tillatelse til bruk av snøscooter) og § 5a (transport i utmarksnæring), jfr. § 7 (vilkår for tillatelse) til rådmannen.

33.3. Leder servicetorget

Rådmannen delegerer sin avgjørelsesmyndighet etter punkt 33.2 til Leder servicetorget. Leder servicetorget kan tildele sin kompetanse etter disse bestemmelser til andre tilsatte ved seksjonen.

Dette reglementet/vedtaket vil legge føringer for hvor forvaltningsmyndigheten i de ulike typer dispensasjonssakene er.

3.3.1 Regelverket – tillatelse i angitte tilfeller forskriften § 5 og kommunens praksis

Forskriften § 5 gir en dispensasjonsbestemmelse som bare gjelder for bruk av snøscooter.

Bestemmelsen angir en del formål der det er forholdsvis kurant å få tillatelse til bruk av snøscooter for. Dersom søkeren oppfyller vilkårene i bestemmelsen skal vi vurdere behovet

for transporten oppå mot mulig skader og ulemper, og etter en skjønnsmessig helhetsvurdering avgjøre søknaden.

- **§ 5 første ledd bokstav a fastboende som påtar seg ervervsmessig kjøring (5a):**

For å redusere kjøringen, bør nødvendig transport med snøscooter i størst mulig utstrekning skje som leiekjøring. Ordningen forenkler dessuten saksbehandling og kontroll. Ofte vil det være hensiktsmessig å overlate kjøringen til fastboende som kan gjøre dette i ervervsøyemed, f.eks. folk som av andre grunner har snøscooter i næring.

Det er opplyst i rundskrivet at alle kommuner hvor det er et visst behov for ervervskjøring, at kommunen søker å medvirke til etablering av slike ordninger, og at det henvises til leiekjøring når det søkes om transport (særlig transport til private hytter).

Ibestad kommunes praksis: Er ikke aktuelt pr i dag idet vi ikke har noen fastboende som driver med leiekjøring. Pr i dag er det ikke fremmet søknad om dette.

- **§ 5 første ledd bokstav b funksjonshemmede (5b):** Funksjonshemmede – varig funksjons-/bevegelseshemmede – med et reelt behov for snøscooterkjøring kan søke

om dispensasjon. Behovet for transporten må ved behandlingen av søknaden avveies mot de skader eller ulemper den vil føre til, og det kan eventuelt settes vilkår.

Kommunen kan kreve legeerklæring som dokumentasjon. Personer som på grunn av alder eller midlertidig sykdom er bevegelseshemmet, går ikke inn under bestemmelsen (disse må vurderes etter forskriften § 6). Denne typen dispensasjoner kan og bør gis for flere år om gangen. Det er for disse søknadene ikke krav om nyttebehov, men en begrenset fornøyelsespreget ferdsel.

Miljødepartementet har i skriv av 22.02.2011 til Porsanger kommune sagt at 1) kjøring for at funksjonshemmede skal komme seg ut på tur skal ikke anses som turkjøring i motorferdsellovens forstand, men 2) det skal likevel ikke være fritt fram for funksjonshemmede å kjøre hvor de vil når de vil, hensynet til natur, dyreliv og andre friluftsutøvere skal også ivaretas. Videre må det 3) stilles vilkår dersom dispensasjon innvilges, og 4) i kommuner med åpne snøskuterløyper som i Finnmark må kommunen konkret vurdere om løypene kan dekke den funksjonshemmedes rekreasjonsbehov, 5) supplert av tillatelse til konkrete steder som den funksjonshemmede har behov for å kjøre til.

Fordi det i Finnmark er et godt utbygd nett av snøskuterløyper, er det Fylkesmannens holdning at funksjonshemmedes generelle behov for rekreasjon og å komme seg ut i naturen dekkes fullt ut gjennom kjøring i løypenettet. Fylkesmannen oppfordrer derfor kommunene til å begrense alle dispensasjoner etter § 5 b til kjøring med konkret stedstilknytning, det typiske eksemplet er kjøring til familiens hytte, til en leirplass eller til konkrete fiskevann man har særlig tilknytning til. Slik kjøring bør i størst mulig grad skje langs eksisterende åpne løyper der slike fins. Dispensasjon for generell kjøring i hele eller størsteparten av kommunen er uheldig og bør unngås. Dispensasjon for kjøring innenfor mindre avgrensede områder er uproblematisk.

(Fylkesmannen i Finnmark sin hjemmeside)

Direktoratet for naturforvaltning har i skriv av 05.06.2007 også sagt følgende “Når det gjelder varig funksjonshemninger og alvorlige sykdommer av varig karakter, er det ingen automatikk at man faller inn under forskriften § 5 første ledd bokstav b. For at man i det hele tatt skal kunne komme inn under bestemmelsen må funksjonshemmingen eller sykdommen føre til redusert mobilitet av et slikt omfang at man kan karakteriseres som funksjonshemmet. I dette ligger det at ikke enhver reduksjon av mobilitet fører til at man faller inn under bestemmelsen. Hvor alvorlig funksjonshemmingen eller lidelsen og følgen av denne skal være før man faller inn under bestemmelsene må vurderes i de enkelte tilfellet. Generelt bør det vurderes om den aktuelle bevegelsehemmingen er forenelig med snøscooterkjøring og hvorvidt dette er tilfelle eller ikke, bør fremgå av legeerklæringen.”

Ibestad kommunes praksis: Vi har hatt 5 søknader med dette som formål. 3 av søknadene hadde hytte som bestemmelsessted En søknad hadde fritidsbolig i Jektevika som bestemmelsessted. 4 av søkerne søkte også om uttak av ved, jfr. 5e. Det er ikke stilt særlige krav til legeerklæringen og dens vurderinger/innhold, utover at det måtte fremgå “varig funksjonshemming” av denne.

Vi har pr i dag ingen krav eller begrensinger om at det må søkes til nyttekjøring, til et fast bestemmelsessted eller tidsbegrensning i forhold til dager eller tider på døgnet, etc. for denne type søknader.

- **§ 5 første ledd bokstav c transport til private hytter (5c):** Det kan her gis dispensasjon til hytteeier for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte, der hytten ligger minst 2,5 km fra brøytet bilveg, og det i området ikke er en mulighet for leiekjøring (se hva som er skrevet i § 5a foran). Det kan kun gis dispensasjon til hytteeier (her; også ektefelle og barn). For andre enn den/de som her regnes som “eier” og for hytter der det er flere eiere må det søkes om dispensasjon etter forskriften § 6.

Persontransport tillates ikke, men det fremgår at når det er gitt tillatelse til transport av bagasje og utstyr, er det imidlertid også adgang til å la personer sitte på, når det er plass til det sammen med bagasjen. Forutsetningen her er at denne persontransporten ikke medfører ekstra kjøring. Er det behov for ren persontransport, f.eks. på grunn av alder eller helse må det søkes om tillatelse etter forskriften § 6.

Rundskrivet sier også at eventuell tillatelse her ikke bør 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.

Fylkesmannen i Finnmark har i skriv av 18.06.08 til Alta kommune sagt følgende:

“Dispensasjon etter § 5 c skal altså kun gis til eier av hytta. Kjøringen kan imidlertid også utføres av eiers ektefelle/samboer eller barn, jfr. en Høyesterettsdom (HR-2007-1851-RT2007-1528) som slår fast at myndighetenes kontrollbehov i slike tilfeller er tilfredsstilt ved at dispensasjonen da skal medbringes under kjøring. § 5c skal altså ikke brukes til å gi separate dispensasjoner til ektefelle/samboer eller barn til eier. Direktoratet for naturforvaltning har videre uttalt at en dispensasjon etter § 5c også kan omfatte annen slekt i rett oppadgående eller nedadgående retning, dvs. også foreldre, besteforeldre og barnebarn/oldebarn. Fylkesmannen vil anbefale kommunen å oppgi navn på ektefelle/samboer eller andre i rett oppadgående/nedadgående slekt dersom det framgår av søknaden at kjøring også er tenkt utført av disse, men at det altså utstedes kun én dispensasjon per hytte. Navngivelse vil gjøre det lettere å se omfanget av dispensasjonen for både søkere og oppsyn.

Det er ikke slik at fordi søknaden evt. knyttes til flere personer, skal dispensasjonen gis for flere turer enn ellers.

Etter fylkesmannens syn må også hytter der ektefelle/samboer er medeier omfattes av § 5c. Hytter der også barn er medeiere må etter vårt syn behandles etter § 6.”

Det fremgår av hjemmesiden til Fylkesmannen i Finnmark at de har fått følgende spørsmål fra publikum: ”Er det tillatt å kjøre en ATV med belter på scooterløyper, eller er det kun tradisjonelle snøscootere som kan kjøre der?” Henvendelsen ble videresendt til Direktoratet for naturforvaltning, som svarte følgende:

”Motorferdselloven har som utgangspunkt at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er forbudt dersom annet ikke følger av loven eller vedtak med hjemmel i lov, jf § 3.

Forskriftshjemmelen i motorferdselloven § 5 tredje ledd for opprettelse av løyper i Finnmark og Nord-Troms gjelder for bruk av snøscooter.

I henhold til veitrafikklovens regler så er snøscooter en beltemotorsykkkel, mens en ATV enten er en firehjuls motorsykkkel eller moped. Selv om det monteres belter på en ATV, så gjør ikke dette at kjøretøyet blir en beltemotorsykkkel. DN mener derfor at bruk av et slikt kjøretøy også på snødekt mark krever dispensasjon etter nasjonal forskrift § 6. Vi viser også til nasjonal forskrift § 3 som angir en del nytteformål som har direktehjemmel til kjøring på vinterføre. Denne bestemmelsen er ikke knyttet til snøscooter, men til motorkjøretøy som også omfattes av ATV både med og uten belter.”

Ibestad kommunes praksis: Vi har gitt dispensasjon til 130 personer (29 til bare 5c, 101 til 5c og 5 e, og 2 til 5b, 5c og 5 e).

Vi gir tillatelse for mer enn en sesong, idet vi gir for en kommunestyreperiode. De dispensasjoner som er gitt er i hovedsak gitt med gyldighet frem til 05.05.2016

(unntaket er for 18 som er gitt gyldighet til 01.05.2016). Følgende vilkår er satt for de dispensasjoner som er gitt:

- Kjøretrase er vist på kartutsnitt.
- All motorferdsel i utmark og på islagte vann skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker, jfr § 1 i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.
- Det skal vises aktsomhet med hensyn til nattero.
Den som har tillatelse til transport til privat hytte har en plikt til å begrense antall turer til det som er nødvendig for å transportere bagasje og utstyr fram og tilbake. Et betydelig antall turer til å hente småting, bare for å fylle opp bensintank på skuteren og lignende er ikke tillatt. Det vil heller ikke være tillatt å prioritere å få med flere passasjerer fremfor å begrense antall turer med bagasje/utstyr.

Når det gjelder kjøring etter kjøretrase får søkeren nesten uten unntak det han/hun har søkt om. Det er også gitt flere dispensasjoner for en og samme hytte (dvs. der ektefelle eller barn har søkt på egne skutere), samt gitt dispensasjon til flere skutere på samme dispensasjon.

Sist vinter mottok kommunen en søknad om bruk av belter på en ATV. I ettertid og med kunnskap om ovennevnte ser en at det var feil at det ble gitt dispensasjon etter forskriften § 5 første ledd bokstav c. Denne saken skulle etter Direktoratet for naturforvaltning sitt svar ha vært behandlet etter forskriften § 6.

Når det gjelder det å sette vilkår for tillatelser kan det her vises til Harstad kommune som har følgende vilkår for denne typen dispensasjon, vedtatt i kommunale retningslinjer for motorferdsel i utmark og vassdrag av mars 2011:

- Maksimalt 10 turer pr år,
 - kjøreløgg utarbeidet av kommunen skal føres, og skal følge som vedlegg ved søknad om ny dispensasjon til samme formål,
 - snøscooteren skal ha påmontert henger/slede, og det er
 - ikke tillatt med kjøring til/fra hytter på søn- og hellidager mellom kl 0800 og kl 1700.
- **§ 5 første ledd bokstav d kjøring i utmarksnæring for fastboende (5d):** Fastboende kan ha behov for motorisert transport i forbindelse med utmarksnæring. Det må her dreie seg om ren næringsmessig virksomhet, for salg og videreforedling. Kommunen kan eventuelt kreve dette dokumentert ved framleggelse av næringsoppgave.

Bestemmelsen vil f.eks. kunne komme til anvendelse der det søkes om bruk av snøscooter i forbindelse med drift av utleiehytter som drives som en del av næringsgrunnlaget 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/fisket drives som attåttnæring av en viss

inntektsmessig betydning. Begrepet utmarksnæring skal tolkes restriktivt slik at biinntekter, som f.eks. turtransport av turister m.v. ikke vil kunne komme under denne bestemmelsen.

Snøscootersafari og liknende tillates ikke etter denne §'en.

Ibestad kommunes praksis: Sist vinter mottok kommunen søknad fra en næringsutøver som søkte om bruk av skuter i forbindelse med sin drift av utleiehytter. Vedkommende ble vurdert til å også å drive med utmarksnæring, og ble gitt tillatelse til bruk av skuter i forbindelse med nødvendig tilsyn med og transport av gjester til hyttene. Det ble gitt dispensasjon til bruk av en stk snøskuter.

Det fremkommer også av forskriften § 5a andre ledd (som også kommer til vurdering her mht utmarksnæring – se kap. 3.3.2 nedenfor) at første gangs tillatelse kan gis for inntil to år, og dersom den næringsdrivende etter utløpet av prøveperioden kan dokumentere en samlet omsetning som gjør at utmarksnæringen er momspliktig, kan tillatelsen forlenges med fire år av gangen.

- **§ 5 første ledd bokstav e transport av ved:** Denne omhandler transport av ved utover det som er direkte hjemlet i forskriften § 3 første ledd bokstav g. Det gjelder her transport av ved fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel og transport av ved fra andres eiendom.

Kjøring for å trække spor før selve utkjøringen av ved er tillatt (kilde: FM i Finnmark).

Ibestad kommunes praksis: Gitte dispensasjoner er gitt med gyldighet lik som for 5c. Det er gitt 113 dispensasjoner med dette som formål (8 stk bare 5e, 2 stk 5b og e, 101 stk 5c og e, og 2 stk 5b, c og e). Der det har vært transport av ved fra andres eiendom har det vært bedt om erklæring fra grunneieren med samtykke om uttaket, samt en tegning om hvor uttaket skal skje og trasevalg.

Praksis har også vist at enkelte søker om uttak av ved fra relativt mange teier (eks. 3 – 5 teier).

Følgende vilkår er satt for de dispensasjoner som er gitt:

- Kjøretrase som vist på kartutsnitt.
- All motorferdsel i utmark og på islagte vann skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker, jfr § 1 i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.
- Det skal vises aktsomhet med hensyn til nattero.
- Transport skal foregå med kurant utstyr så som vedslede etc og skal utføres effektivt iht sledens lasteevne. Kjøring uten eller med minimal last fra uttakssted er ikke tillatt.

Eksempelvis har Harstad kommune praksis om følgende vilkår her, vedtatt i kommunale retningslinjer for motorferdsel i utmark og vassdrag av mars 2011:

- Dispensasjonen gis for maksimalt for 15 dager pr år i perioden 1. desember til 30. april. Det kan kjøres ubegrenset antall turer pr dag,
- kjøreløgg utarbeidet av kommunen skal føres, og skal følge som vedlegg ved søknad om ny dispensasjon til samme formål, og
- kjøring på søn- og helligdager er ikke tillatt.

Harstad kommune har også et unntak fra denne bestemmelsen dersom søker dokumenterer et behov for transport av ved som er større enn normalforbruket av ved for en husstand pr år.

- § 5 første ledd bokstav f gruppeturer for beboere på helse- og omsorgsinstitusjoner, medlemmer av pensjonistforeninger eller forflytningshemmede (5f): Turen må være i regi av helse- og omsorgsinstitusjoner eller ideelle organisasjoner. Tillatelse kan gis for transport til bestemte turmål og langs næmere bestemte traseer dersom kommunen anviser slike.

Ibestad kommunes praksis: Ingen praksis og/eller erfaring her. Ingen søknader fremmet.

3.3.2 Regelverket – tillatelse i forskriften § 5a og kommunens praksis

Denne bestemmelsen overlapper noe med § 5 første ledd bokstav d (kap. 3.3.1).

Det er kun transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring som kan tillates. Det innebærer at det ikke er åpning for å gi tillatelse til motorferdsel i forbindelse med utmarksnæring som baserer seg på transport av personer. Såkalt snøskutersafari er dermed ikke tillatt.

Det skal ikke gis tillatelse til transport av materiell og utstyr dersom transportbehovet er av så lite omfang at det lett kan løss uten motorisert transport.

Drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder og turist- og reiselivsnæring, samt leting og undersøkelse av mineralske ressurser, regnes som utmarksnæring. Med næringsmessig høsting av naturgoder menes fiske, jakt, plukking av bær og sop, sanking av lav og mose og lignende. Det er et krav om at virksomheten skal være registrert i Enhetsregisteret, og dette for å minimere og sikre at tillatelse til bruk av motorferdsel i utmarksnæring bare gis til de som er næringsdrivende. Bestemmelsen åpner ikke for at det gis tillatelse til enkeltstående aktiviteter eller tilfeldige oppdag, eller virksomhet som foregår i så liten målestokk eller sporadisk at det ikke kan anses for å være næringsdrift.

En del enkeltmannsforetak faller utenfor registreringsplikten, men de kan søke om frivillig registrering. For at det skal være næringsdrift, må det dreie seg om virksomhet av økonomisk karakter. Aktiviteten må ha et innhold som gjør den egnet til å gi overskudd.

Fordi det er vanskelig å dokumentere inntjening før virksomheten er startet opp og fordi en aktivitet er tenkt å være innbringende ofte vil gå med tap de første årene, er det lagt opp til at kommunen første gang kun kan gi en midlertidig tillatelse med inntil to års varighet.

Det settes krav om en søknad vedlagt en realistisk driftsplan som viser forventet aktivitet og inntjeningsmål i perioden.

Tillatelsen kan forlenges dersom den næringsdrivende kan dokumentere at den samlede utmarksnæringen er momspliktig (dvs. momspliktig salg over kr 50 000 i løpet av en 12 måneders periode). Utøvere som driver utmarksnæring med tillatelse etter forskriften § 5 første ledd bokstav d regnes i denne sammenhengen ikke som første gangs søkere, og kan gis fire års tillatelse dersom de oppfyller vilkårene.

På bar mark kan det kun gis tillatelse for transport langs traktorvei, dvs. at det er et krav om at veien er opparbeidet med sikte på bruk av traktor, eller andre større kjøretøyer, og skal være godkjent til landbruksformål og da som traktorvei klasse 7 eller 8 vei for landbruksformål, jfr. forskrift av 20.12.1996 nr. 1200 om planlegging og godkjenning av veger for landbruksformål.

Ibestad kommunes praksis: Med unntak av en sak som er behandlet etter § 5 første ledd bokstav d har vi ingen praksis/erfaring her. Se kap. 3.3.1.

3.3.3 Regelverket – tillatelse i forskriften § 6 og kommunens praksis

Denne paragrafen skal fange opp spesielle tilfeller. Her kan kommunestyret (i Ibestad; Formannskapet) 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 denne dispensasjonsbestemmelsen praktiseres på barmarkskjøring, grunnet den sterke økningen i barmarkskjøring og de store terrengskadene slik kjøring gir.

Følgende vilkår/kriterier 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.

Det må her foretas en skjønsmessig helhetsvurdering av den enkelte saken. I denne vurderingen skal lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas. Videre skal en i vurderingen om det foreligger et “særlig behov” vurdere om det vil være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring (fornøyelses- eller rekreasjonskjøring). Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenhengen.

Videre skal behovet for transporten 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 blant annet 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. Den enkelte søknad må også 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.

Gjelder søknaden barmarkskjøring bør kommunen spesielt påse at alternative transportmåter er vurdert og at kjøringen så vidt mulig følger eldre kjørespor.

Noen eksempler, jfr. rundskriv T-1996-1 side 26 – 31:

- **Jakt, fangst, fiske og bærsanking:** Transport av utstyr og utbytte oppfyller som hovedregel ikke kriteriene i forskriften § 6, og skal derfor ikke tillates. Dette gjelder også snøscooterkjøring i forbindelse med isfiske og småviltjakt.

Dreier det seg om klart dokumentert tilfelle av næring som gir seg utslag på årsinntekten kan det gis tillatelse dersom det er nødvendig med motorisert transport. Det må foretas en vurdering etter de oppsatte kriteriene.

- **Transport til hytte:** Det skal ikke være kurant å få dispensasjon for kjøring til hytte utover det som gis etter forskriften § 5 første ledd bokstav c. Persontransport kan det vanligvis ikke gis tillatelse til.

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 gjenstander som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse 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 traktorvei e.l., og etter en særlig streng vurdering.

Når det gjelder hvem som skal regnes som eiere til hytter med flere eiere har Fylkesmannen i Finnmark i skriv av 18.06.2008 til Alta kommune sagt følgende:

“Regelverket med rundskriv gir ingen føringer omkring dette. Fylkesmannen mener derfor at eiere må forstås som reelle eiere, uavhengig av offentlige registre (her er det vist til at det ikke er et krav om tinglysning av sameieravtaler). Ikke tinglyst eierskap bør kommunen kreve dokumentert, med en framlagt avtale om sameie bør gi søker status som eier.

For hytter med flere eiere må eierne søke dispensasjon iht. § 6. Søkerne må skriftlig godtgjøre at man har et særlig behov for transport til hytta som ikke eksempelvis kan dekkes ved at noen av eierne utfører transporten på alles vegne. Kommunen må i tillegg til å vurdere effekten av den omsøkte kjøringa, vurdere presedensvirkningen og den totale effekten av å evt. tillate slik kjøring for alle hytte med flere eiere. Kommunens grep for å begrense en slik utvikling, som åpenbart vil være i strid med motorferdsellovens intensjon og nasjonal forskrift § 6, jfr. dennes siste setning, kan etter vårt syn ikke baseres på hvem som er tinglyst som medeier i hytta.

Kommunens grep for å minimere kjøring til hytter med flere eiere kan blant annet være:

- *Krav om at eierne i fellesskap på forhånd samordner transporten, dvs. at man ikke vil innvilge enkeltsøknader uten en samordning i bunnen. Eksempelvis slik at vedkjøring gjøres av kun en eier. Antallet turer til andre eiere reduseres til et minimum.*
- *Retningslinjer som gir maksimalt antall turer til sameiehytter. Antallet kan eks. begrenses per hytte, begrenses pr kjernefamilie som er medeier i hytta eller ut fra andre vurderinger. Fordelingen av transporten kan overlates til eierne seg imellom.*
- *Geografiske skiller, eks. lavere antall turer totalt til hytter i mer sårbare områder.*
- *Det er også et begrenset antall helger på vårvinteren hvor hyttene normalt brukes. Et anslag over antallet her kan gi en ytre begrensnig for antall turer totalt.*

Mange andre ytre momenter kan også tenkes brukt for å forhåndsdefinere en ramme for styringen av motorferdselen i et område.”

- **Transport av bevegelseshemmede/funksjonshemmede:** Bevegelseshemmede/funksjonshemmede stiller i en gruppe for seg som har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motorisert fremkomstmidler. De kan således ha et “særlig behov” for motorferdsel. Om den enkeltes bevegelseshemming er av en slik art at det foreligger et “særlig behov”, må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. I denne forbindelsen kan det være aktuelt å legge vekt på legeerklæring.

Slik kjøring kan ikke sies å være turkjøring som ikke kan tillates, og det må 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 tillatelse 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 søknaden kjøring på barmark vil det ha betydning om kjøringen kan skje langs vei som regnes for utmark etter lovens § 2, etter opparbeidet trase o.l. På den måten vil motorferdselen være til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv.

Ibestad kommunes praksis: Den 29.03.2013 fattet formannskapet vedtak om å gi to søkere tillatelse til bruk av ATV, og den 07.06.2013 en søker:

- Knut Bertheussen (sak 44/12) for egentransport fra gården Jektevik (fritidshus) og frem til Storelvsjøen.
- Jan Pedersen (sak 45/12) for egentransport og transport av utstyr fra gården Jektevik (fritidshus) og frem til Storelvsjøen, samt fra sjø og til fritidsbolig.
- Rigmor Rasmussen (sak 46/12) – for egentransport fra parkeringsplass ved utmarksvegen og frem til hytte ved Ibestadvannet.

I vedtakene fremgikk det videre:

- Kjøringen kan foregå med personbil, pickup eller traktor og følge allerede etablert kjørespor for søker i sak 46/12 og for søkerne i sakene 44/12 og 45/12 foregår kjøringen ved bruk av ATV.
 - Det må vises særlig aktsomhet ved kjøring slik at terrenget ikke blir nevneverdig forringet.
 - Tillatelsen gjelder for en tur/retur pr dag
 - Det må innhentes tillatelse fra grunneiere i området før kjøringen kan finne sted.
 - Dispensasjon gjelder frem til 31. desember 2015.
- **Massemedia:** Oppdrag fra presse o.l. kan være et særlig behov som kan gi grunnlag for tillatelse.
- **Motorsport:** Trening- og konkurransekjøring i forbindelse med motorsport (her; motorsport regulert på arealer i etter motorferdselloven) kan det gis tillatelse til dersom det dreier seg om begrensede arrangementer eller kjøring på terrengbane som er godkjent i reguleringsplan.

Dette temaet omhandles ikke nærmere her og det vises derfor til rundskrivnet som blant sier mer om denne type kjøring.

- **Bruk av motorkjøretøy til transport og trekkredskap av hangglider o.l.:** Skal ikke tillates, og det vises til motorferdsellovens formål om at det er den unødvendige og fornøylespregede motorferdsel som loven tar sikte på å forhindre.
- **Motorferdsel i reiselivssammenheng, snøscootersafari, snørekjøring o.l.:** Helikopterskiing og liknende flytransport av personer ut i naturen er forbudt.

Det må skilles mellom ulike typer kjøring i reiselivssammenheng. Miljødepartementet har lagt til grunn av snørekjøring ikke kan tillates, idet det anses som unødvendig kjøring uten nytteformål og derfor ikke oppfyller kravet om “særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring”. Det næringsmessige formål for transportøren har ikke betydning.

Snøscootersafari kan heller ikke tillates av samme grunn som snørekjøring.

Eksempler på reiselivssopplegg som innebærer snøscooterkjøring f.eks. snøscooterfrakt av utstyr til villmarksleirer, medfølgende snøscooter som sikkerhetsforanstaltning og snøscooterpreparering av løyper for hundespenn kan ikke anses som nødvendig, og kan derfor ikke tillates. Miljøverndepartementet har vurdert at det bør være mulig å satse på alternative reiselivsprodukter i stedet for å legge opp turistarrangementer som forutsetter bruk av snøscooter.

Ibestad kommunes praksis: 19.03.2013 ble det fattet avslag på den del av søknaden som omhandlet snøscootersafari fra Stall Meyer v/Knut Børge Meyer:

“Vi anser søknaden om utvidet bruk av skuter i næring hvor en har et ønske om å kunne tilby turister snøskuterkjøring over lengre distanser å være “snøscootersafari” og finner derfor å måtte avslå denne delen av søknaden.”

Meyer hadde i sin søknad søkt om “utvidet bruk av skuter i næring” med å kunne tilby snøskuterkjøring over en lengre distanse enn det kan kunne tilby til Selsetvatnet. Det ble søkt om tillatelse til å utvide kjørestrekningen til å gjelde Selset – Dyrstad – Sandvatnet.

- **Preparering av hundespennløyper:** Miljøverndepartementet har lagt til grunn at snøscooterpreparering av turistløyper bare for hundespenn/hundesleder ikke er tillatt. Unntak her er at det kan gis tillatelse til oppkjøring av hundespennløyper som brukes i samband med handikapkjøring. Departementet er også sagt at det vil kunne gis tillatelse til preparering av løyper i samband med hundespennkjøring i idrettslig sammenheng, f.eks. enkeltarrangementer av sportslig karakter.

3.3.4 Felles regler for tillatelser gitt etter §§ 5, 5a og 6

Motorferdsloven § 7 gir regler som er felles for dispensasjoner etter § 5, § 5a og § 6.

Det fremgår av denne paragrafen at det kan settes vilkår for dispensasjoner, og at 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/oppsynsmyndigheten i deres arbeid.

For alle dispensasjoner etter forskriften 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 kjøreforvaltning 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 av hensyn til dyre- eller plantelivet.

Det kan også settes vilkår om at kjøringen skal følge bestemte løyper eller traseer. Dette bør gjøres for å konsentrere den nyttetransporten som skal aksepteres, slik at den er minst mulig til skade og sjenanse for naturen, miljøet og friluftslivet.

Kommunens vedtak kan påklages til fylkesmannen.

Videre fremgår det av denne paragrafen også bestemmelse om at kommunen skal sende oppgave over dispensasjonssakene (dvs. rapportere) 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.

Ibestad kommunes praksis: Med unntak av det som fremkommer over er det pr i dag ingen fellesregler som gis for dispensasjoner.

I formannskapetets sak 169/09 anbefalte rådmannen forslag om begrensning i kjøretider og at det i tidsrommet fra kl 2300 til 0600 ikke skulle være tillat med motorisert ferdsel i utmark når søknad om dispensasjoner til snøscooter tillates. Videre ble det fremmet forslag om at det skulle settes som vilkår at det skulle innhentes tillatelse fra grunneier (grunneierlag) for kjøringen.

Vedtak i formannskapet 11.11.2009 – sak 169/09: Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt: “I medhold av forskrift om motorisert ferdsel i utmark mv. § 7 fastsetter Ibestad kommunestyre følgende vilkår ved behandling av søknader for tillatelse til kjøring med snøscooter: Fra kl 23.00 til 06.00 er all motorisert ferdsel i utmark forbudt.”.

Vedtak i kommunestyret 17.12.2009 – sak 39/09: Formannskapetets innstilling falt med 11 mot 8 stemmer: “Vedtak i kommunestyret 29.12.2008 – sak 50/08 opprettholdes: Driftsutvalgets vedtak i sak 59/97 oppheves. Fremtidige dispensasjoner fra lov om motorferdsel i utmark skal gis i samsvar med de nasjonale bestemmelser”.

3.3.5 Regelverket – tillatelse i loven § 6 og kommunens praksis

På mindre vassdrag, herunder innsjøer som er mindre enn 2 km² og på elvestrekninger som ikke inngår som en del av et farbart vassdrag, gjelder lovens forbud mot motorferdsel. Bruk av motorfartøy på slike vassdrag kan det gis tillatelse til gjennom forskrifter etter lovens § 5 første ledd bokstav b eller ved enkelttillatelse etter loven § 6.

Det skal foretas en konkret og grundig vurdering av hver enkelt søknad. Det er bare adgang til å gi dispensasjon i spesielle tilfeller, jfr. 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.

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

Dersom en søknad blir imøtekommet, kan kommunen sette vilkår for tillatelsen. For motor- og luftfartøy kan det være aktuelt å sette vilkår om type luftfartøy/motorfartøy eller om begrenset hastighet.

Landing og start av luftfartøy i utmark og vassdrag er forbudt. Loven gjelder ikke for selve flygningen, men flygingen kan etter omstendighetskravene være forbudt etter andre bestemmelser (se nedenfor “Forhold til annen lovgivning”). Loven rammer heller ikke lavflyging, men for verneområder opprettet etter naturvernloven kan vernebestemmelsene innehold 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 stille 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.

Når det gjelder heliskiing er dette forbudt i følge forskrift av 14. mars 1998 om forbud mot heliskiing o.l. Dette innebærer at det ikke er adgang til å legge ut til landingsplasser på 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. Forskriften inneholder ingen dispensasjonsadgang.

Miljøverdepartementet viser i sitt skriv av 10.03.2004 til fylkesmennene at det har vært reist spørsmål om helikoptertransport ved særskilte sportsarrangementer, som for eksempel "Ekstremспортveko på Voss", rammes av dette forbudet. Så lenge et slikt arrangement er av

kortvarig karakter med oppvisning/konkurranse for et begrenset antall deltakere som primært innhold, og dermed ikke fremstår som ledd i et turopplegg, jfr. heliskiingforskriften, er departementet av den oppfatning at motorferdselloven § 6 åpner en mulighet for tillatelse til helikoptertransport.

Ibestad kommunes praksis: Kommunen har hatt noen søknader hvor det er gitt dispensasjoner (en søknad om bruk av motor på båt er under behandling). Saker hvor det er gitt dispensasjon er:

Landingstillatelser:

- Tour De Andørja – delvis innvilget, sak 13/00308
- Tour De Andørja – 12/00319/FOM.-sak 97/12
- Tour De Andørja (Andørja Freeride Challenge by Heliteam) – 12/00987/FOM-sak 199/12
- Fash studio AS – innspilling av NRK-serien Oppdrag Nord-Norge - 12/00166/FOM 48/12
- NGU – kartlegging av fjellskred og ustabile fjellområder - 13/00357
- Arvid Mathisen – 12/01111

Motor på båt:

- Svein Helge Berglund – elektrisk motor på båt ved Sandvannet – 11/01333/FOM 47/12

3.3.5.1 Kommunens adgang til gi forskrift, jfr. lovens § 4 tredje ledd og § 5 første ledd bokstav b – Her; motorfartøy

Etter lovens § 4 tredje ledd kan kommunen ved forskrift bestemme at ferdsel på større innsjøer m.v. ikke skal være tillatt. Ferdsele kan også begrenses til deler av en elvestrekning eller innsjø eller bare tillate ferdsel for visse båttyper, båter med begrenset hastighet eller motorstørrelse, til bestemte formål, til bestemt tid mv.. Det kan f.eks. setts forbud mot bruk av vannscootere.

Etter loven § 5 første ledd bokstav b kan kommunestyret gi forskrift om adgang til bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 km² når det foreligger særlige grunner. Det kan inntas bestemmelser som begrenser hastighet, motorstørrelse, m.v.

Det forutsettes at adgangen til å gjøre unntak fra ferdselsforbudet på vann mindre enn 2 km² bare benyttes i spesielle tilfeller, jfr uttrykket “særlige grunner”. Det er et krav som at de særlige grunner skal angis i forskriften. Det er ikke tilstrekkelig å vise til at motorferdsel skal være tillatt for “nødvendig transport” eller “når det foreligger særlige grunner”.

Ibestad kommunes praksis: Ibestad kommune har ingen forskrifter her.

3.3.5.2 Kommunens adgang til å gi forskrift, jfr. lovens § 5 første ledd bokstav a – Her; landing og start med luftfartøy

Dersom ikke motorferdselen er tillatt med hjemmel direkte i loven § 4 første ledd, eller etter særskilt tillatelse 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. Hvor mange må vurderes ut fra de lokale forhold, herunder kommunens størrelse, behovet for landingsplasser og eventuelle konflikter med andre interessegrupper.

På de utlagte stedene 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.

Forskrift av 14.03.1988 har fastsatt forbud mot å legge ut landingsplasser på fjelltopper, utsiktspunkter, breer og andre liknende steder når det dette bare har interesse for helikopterskiing, dagsturer og liknende aktiviteter. Departementet sier også at denne typen transport ikke tilfredsstiller kravet om særlige grunner i motorferdselloven § 6, og dermed heller ikke kan tillates med hjemmel i motorferdselloven § 5 første ledd bokstav a.

Ibestad kommunes praksis: Ibestad kommune har ingen forskrifter her.

4 Forhold til annen lovgivning

Det er viktig å være oppmerksom på at også andre bestemmelser enn motorferdselloven kan regulere motorisert ferdsel i utmark og vassdrag.

Noe av dette lovverket er:

- A) Naturmangfoldloven
- B) Naturvernloven
- C) Viltloven
- D) Luftfartsloven
- E) Vegtrafikkloven

Ad A) Naturmangfoldloven

Se eget kapittel nedenfor – kap. 5.

Ad B) Naturvernloven

Der områder er vernet i medhold av naturvernloven, er det strengere regler for motorisert ferdsel enn som følge av motorferdselloven/nasjonal forskrift. Det fremgår av rundskriv T-1996-1 retningslinjer for at 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.

Ibestad kommunes praksis: Kommunen har 3 områder som er vernet, samt et kulturminneområde..

Disse 3 vernede områdene, som også er vernet med forskrift, er:

- Fredning av Lomtjønnyran naturreservat, forskrift av 22.04.1983 nr. 863.
- Fredning av Dyngeneset naturreservat, forskrift av 21.12.2000 nr.1530.
- Fredning av Store Tømmervika naturreservat, forskrift av 21.12.2000 nr. 1531.

I tillegg er følgende kulturminne fredet (jfr. kulturminnesok.no):

- Området Hallevika har et registrert kulturminne, arkeologisk minne – gravminne med vernestatus automatisk fredet.

Ad C) Viltloven

Viltloven setter vidtgående forbud mot å bruke motorisert fremkomstmidler under jaktutøvelsen. Etter viltloven § 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 med mindre fylkesmannen har fastsatt en annen avstand.

Ad D) Luftfartsloven

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

Ad E) Vegtrafikkloven

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

5 Naturmangfoldlovens betydning for vedtak etter motorferdselloven og motorferdsselforskriften

Miljøverndepartementet har i sitt rundskriv T-2009-6 redegjort for retningslinjer og prinsipper i naturmangfoldloven som får betydning for lovtolkningen og skjønnsutøvelsen i forvaltningen av motorferdselloven med forskrift.

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009, og §§ 1, 8 til 12 har betydning for kommunens avgjørelser etter motorferdselsregelverket, som retningslinjer for lovtolkning og ved skjønnsutøvelse.

Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøvelse etter naturmangfoldloven og lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Det skal fremgå av enhver beslutning som fattes ved utøving av offentlig myndighet hvordan disse prinsippene er vurdert, jfr. naturmangfoldloven § 7.

For vedtak om tillatelse til motorferdsel i utmark eller på islagte vassdrag innebærer dette et krav til skriftlig begrunnelse. Det **må** fremgå av vedtaket hvordan forholdet til naturmangfoldloven §§ 8 til 12 er vurdert ved den konkrete skjønnsutøvelsen.

I arbeidet med motorferdselssakene vil følgende prinsipper derfor få direkte betydning:

- A) Kunnskapsgrunnlaget
- B) Føre-var-prinsippet
- C) Økosystemtilnærming og samlet belastning
- D) Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver
- E) Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

Ad A) Kunnskapsgrunnlaget - § 8

Innebærer at all myndighetsutøvelse skal basere seg på vitenskapelig kunnskap og på den erfaringsbaserte kunnskapen. Denne vil ha betydning både på bar mark og på snødekt mark. Kunnskapen kan f.eks. stamme fra kartlegginger, konkrete faglige utredninger mv. Aktuell kilde vil være <http://kilden.skogoglandskap.no> og <http://kulturminnesok.no>.

Dersom motorferdselsmyndigheten og andre sitter inne med erfaringsbasert kunnskap som tilsier at et økosystem i et område ikke vil tåle den motorferdsel som det søkes om, eller forventet mengde av motorferdsel som følge av søknader fra andre, skal det legges vekt på denne kunnskapen i avgjørelser etter nasjonal forskrift. Dette gjelder for alle “kan” regler i forskriften.

Ibestad kommunes praksis: Her har vi kunnskap om 3 vernede områder og en kulturminneområde – Hallevika, jfr. kap. 4 bokstav B.

Ad B) Føre-var-prinsippet - § 9

Dersom vi ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel vil føre-var-prinsippet komme til anvendelse. Dette prinsippet er en retningslinje for hvordan vi skal håndtere usikkerheten om kunnskapsgrunnlaget.

Søkes det f.eks. om tillatelse til motorferdsel i et antatt sårbart område skjerpes kravet til kunnskap om virkningene av bruken. Dersom man må ta beslutninger uten et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å vurdere virkningene på naturmangfoldet skal de tas sikte på å unngå mulige vesentlige skader på naturmangfoldet, og gi avslag på søknaden. En eventuell tillatelse skal gis på strenge vilkår.

Der tillatelse er gitt og man i ettertid blir klar over uheldige skadevirkninger motorferdselen gjør på naturmangfoldet vil kommunen etter omstendighetene kunne ha en plikt til å tilbakekalle tillatelsen.

Ad C) Økosystemtilnærming og samlet belastning - § 10

Dette prinsippet skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for. Dette innebærer at prinsippet ikke isolert sett skal ses for en tillatelse til motorferdsel, men vurderes i sammenheng med den miljøbelastningen som allerede er skjedd gjennom tidligere tillatelser til motorferdsel og andre påvirkninger. Dette har særlig betydning dersom miljøbelastningen er ved en kritisk grense hvor selv en liten økning vil ha stor betydning for økosystemet. Prinsippet vil også komme til anvendelse også på et første motorferdselstiltak i et område dersom det kan forventes mange framtidige søknader om dispensasjon fra regelverket i et område og antatt samlet motorferdsel vil kunne gi vesentlige eller alvorlige eller uopprettelige skader å naturmangfoldet. I slike tilfeller bør søknader om motorferdsel avslås.

Ad D) Kostnader ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – § 11

Når kommunen treffer vedtak som tillater motorferdsel i utmark trenger ikke kommunen å velge den økonomisk beste løsningen for tiltakshaver hvis det er klare miljøgevinster med en litt dyrere løsning. For eksempel kan tiltakshaver søke om tillatelse til kjøring på bar mark for å frakte byggematerialer til hyttebygging. Kjøringen kan føre til skade på terrenget. I slike tilfeller kan kommunen i medhold av alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsele skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår for at det benyttes helikopter dersom skadepotensialet er stort.

Lovens § 11 kan ikke brukes som en direkte påleggshjemmel overfor private. Det konkrete ansvar for tiltakshavere vil derfor følge av andre generelle regler eller enkeltvedtak.

Ad E) Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder - § 12

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering for å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet. For motorferdselsmyndigheten innebærer dette at det må vurderes hvilken løsning med hensyn til f.eks. bruk av motorkjøretøy, tidspunkt for høsting, hvilken lokalisering som gir minst skade osv. som etter en samlet vurdering gir de beste samfunnsmessige resultatene.

Ibestad kommunes praksis: De aller fleste av våre dispensasjoner er ugyldig idet det ikke fremgår opplysninger om at naturmangfoldlovens prinsipper er vurdert. Dvs. at vi ikke har hatt praksis for også å legge naturmangfoldloven til grunn ved vårt arbeid.

6 Straff

Motorferdsellovens straffebestemmelse fremkommer av § 12. Denne innebærer at overtredelse av loven eller forskriften, herunder medvirkning, straffes med bøter. Det er i denne sammenheng sagt at brudd på regelverket straffes strengt med høye bøter, og eventuelt med inndragning av kjøretøyet ved gjentatte og graverende overtredelser, jfr. straffeloven § 35 andre ledd.

7 Ibestad kommunes praksis i tråd med regelverket eller ikke?

Ved en nøye gjennomgang av regelverket og i forbindelse med veiledning hos fylkesmannen kan det synes som om vi har en svært liberal (og mulig en rekke ulovlige gitte dispensasjoner).

For det første viser et gjennomsyn av tidligere gitt tillatelser (både etter forskriften §§ 5 og 6, samt loven § 6) har vært og er ugyldige, og dette både på bakgrunn av at naturmangfoldloven ikke har vært vurdert/ligget til grunn i vurderingene, samt at det er forventet at kommunen skal inneha bestemmelser som skal regulere kjøringen i de gitte dispensasjonene.

For det andre har det vært ca 160 søknader om dispensasjon i inneværende kommunestyreperiode. Pr 01.09.13 er 154 behandlet ferdig, og av disse er det gitt 0 avslag.

I denne sammenhengen vises det til Sivilombudsmannens årsmelding av 2009 (Somb-2009-104) hvor Naturvernforbundet hadde påklaget Kautokeino kommunes praksis for å gi dispensasjoner etter lov om motorferdsel i utmark. Naturvernforbundet hadde anført at kommunen misbrakte sin adgang til å gi dispensasjoner, og at det hadde blitt gitt en rekke ulovlige dispensasjoner, i strid med fylkesmannens signaler. I denne sammenhengen ble en av vurderingene som ble gjort basert på at kommunen bare hadde gitt avslag i 6 % av sakene. I den sammenhengen skrev Sivilombudsmannen følgende *“Det er vanskelig å se at kommunen stille “meget strenge krav “ til å gi dispensasjon, eller at praksisen for å gi dispensasjoner til barmarkkjøring er “spesielt restriktivt” når bare om lag 6 % av alle dispensasjonssøknader avslås. Videre er det grunn til å peke på at statistikk fra Statistisk sentralbyrå viser at fylkesmennene på landsbasis omgjør i overkant av 90 % av alle dispensasjonsvedtak etter motorferdselsloven som blir klaget inn for fylkesmannen. Det er på bakgrunn av dette grunn til å anta at Kautokeino kommune ha en dispensasjonspraksis som klart avviker fra Miljødepartementets rundskriv”*.

Som tidligere gjennomgått har Miljødepartementet i rundskriv gitt klare føringer på hvordan forskriften skal forstås og hvordan dispensasjonsadgangen skal praktiseres. “Et rundskriv som beskriver etter hvilke retningslinjer skjønnsmessige vurderinger skal gjøres, må regnes som en klar instruks til kommunene om å legge praksisen så nært rundskrivet som mulig.”

Vedlegg

1. Motorferdselloven – www.lovdato.no
2. Forskrift om motorferdsel – www.lovdato.no
3. Naturmangfoldloven – www.lovdato.no