



Vest-Finnmark Rådet
Fjellveien 6
Postboks 43
9593 BREIVIKBOTN
+47 908 52916

bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no

Klima- og miljødepartementet
v/klima og miljøminister Tore O. Sandvik

Oversendt via regjeringen.no

Hasvik, 24. september 2024

Høringsuttalelse – NOU 2024: 10 Ny motorferdsellov

Vest-Finnmark Rådet er en politisk allianse mellom de 7 kommunene Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger. Regionen har ca. 42.500 innbyggere, noe som utgjør 55 % av det totale folketallet i Finnmark.

Vest-Finnmark Rådet fikk etter søknad utvidet høringsfrist til 30. september 2024.

Vest-Finnmark Rådet vedtok 19. september 2024 følgende enstemmige høringsuttalelse i sak 38/24 i forbindelse med høring om forslag til ny motorferdsellov;

Vest-Finnmark Rådet ber Klima- og miljødepartementet og Stortinget om å ta følgende innspill med seg i det videre arbeidet med forslagene i «NOU 2024:10 Ny motorferdsellov - Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)» og utformingen av ny motorferdsellov;

Utvalgets forståelse av vår naturbrukskultur:

Å være i naturen er for de fleste avgjørende for bolyst og trivsel i nord. Det å bruke naturen til næringsutøvelse, rekreasjon og opplevelser sitter i ryggmargen hos befolkningen i vår region. Gjennom generasjoner har vi i nord brukt naturen på en så bærekraftig måte at den flere steder fremstår som urørt. Dette vil vi benevne som naturbrukskultur. Befolkningen har vist i praksis hvordan bruk gir beste form for vern: gjennom sanking, fiske og foredling og fritidsbasert bruk av naturen, følger befolkningen med og tar vare på den naturen vi alle er en del av. Dette sikrer viktig naturkunnskap og bidrar til fornybare arbeidsplasser og sjølbergning i fremtiden. Dette står ofte i sterk konflikt til en moderne naturvernfilosofi, hvor vern betyr å holde mennesker borte fra naturen (se vedlegg 2 for ytterligere informasjon).

Denne iboende arktiske kompetansen på blant annet sanking og bruk av naturressurser, og det å kunne håndtere et motorkjøretøy som snøskuter og ATV, må også kunne sies å være undervurdert av nasjonale myndigheter. I dagens geopolitiske situasjon er det særs viktig at de unge menneskene i Finnmark besitter denne kunnskapen, og vi vet at blant annet Forsvaret vektlegger og verdsetter slik lokalkunnskap stadig høyere ved opptak av ungdommer til førstegangstjeneste. Det at våre ungdommer har denne kunnskapen betegnes som strategisk viktig for å få soldatene raskest mulig i aktiv tjeneste. Dette er god beredskap i praksis!

Vest-Finnmark Rådet mener at formålet med motorferdsel må favne bredere enn det lovutvalget legger til grunn. I formålsparagrafen må begrepet “friluftsliv” byttes ut med ordet trivsel og naturbrukskultur. Innholdet i formuleringen “fremmer trivsel” sikter som i nåværende motorferdsellov til at loven skal tilgodese “rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser”. Vårt geografiske område er stort, med lange avstander og stedvis lite tilgjengelig terreng. Befolkningen har derfor naturlig tatt i bruk tekniske hjelpemidler som kjøretøy for å høste av naturen, og motorferdsel er blitt en naturlig del av friluftslivet på vinterføre i snøskuterløypene.

Dette gjenspeiles også i at antall snøscootere pr innbygger i Finnmark er betydelig høyere sammenliknet med andre fylker. Dette bidrar til at en større andel av befolkningen kan nyttiggjøre seg fiskeressursene mv. i vann som ligger langt unna annen etablert infrastruktur, noe som igjen bidrar til god ressursutnyttelse og en bedre kultivering av fiskevannene (se s. 3 i vedlegg 1 Grunnlagsdokument).

Forslaget til nytt formål i motorferdsellov har derfor lav legitimitet og aksept i befolkningen i Finnmark, rett og slett fordi den mangler forståelse av vår tradisjonelle utøvelse av friluftsliv, samt høstingskulturen til eget og storfamiliens forbruk av bær, fisk mv. som er en del av vår felles naturbrukskultur. Slik forslaget til ny motorferdsellov er utformet vil samisk kulturutøvelse bli skadelidende når det for eksempel kommer til å benytte motorferdsel i tilknytning til at den samiske befolkningen samles på fjellet for isfiske.

Vest-Finnmark Rådet foreslår derfor at ny Formålsparagraf blir som følger:

«Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte, som ivaretar naturen og fremmer trivsel, naturbrukskultur og all samisk kulturutøvelse.»

Planlegging gjennom plan- og bygningsloven:

Utvalgets forslag om å fastsette løyper, skuterløyper og områder for motorferdsel i kommuneplanens arealdel er et funksjonelt grep. Områder hvor motorferdsel er tillatt synliggjøres og vurderes da sammen med andre tema for arealbruk. Utvalgets forslag om å fastsette områder for motorferdsel etter plan- og bygningsloven støttes derfor til et visst punkt;

I lovforslaget forutsettes det at skuterløyper skal fastsette i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Dette kravet vurderes som unødvendig, ressurskrevende og kostbart. Det bør være tilstrekkelig å fastsette skuterløyper med rastesoner i kommuneplanens arealdel, på linje med andre planfestede unntak fra forbudet om motorferdsel, jamfør lovforslagets kapittel 4. Ved etablering av snøskuterløyper vil det etter Vest-Finnmark Rådets vurdering være dekkende og tilstrekkelig å gjøre utredning i henhold til konsekvensutredningsforskriften vedlegg II, da slike etableringer medfører begrensede inngrep i naturen og foregår på snødekket mark. Sett i lys av utvalgets mandat fra Stortinget om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati, bør disse tema utredes iht. konsekvensutredningsforskriften vedlegg II. Snøskuterløyper er et viktig og mye benyttet tilbud i distriktskommunene. Mange distriktskommuner har begrenset plankapasitet, og mange kommuner vil derfor måtte kjøpe konsulenttenester for utredning og regulering av eksisterende skuterløyper. Dette vil være en betydelig merbelastning for kommunene.

En av de største utfordringene med dagens regelverk er at Statsforvalteren er gitt vedtaksmyndighet flere steder i lov og forskrift etter forslag fra kommunene. Det er ingen spesielle årsaker til at man i motorferdselsaker skal fravike forvaltningens hovedsystem. Dette er en endring som berører en rekke

bestemmelser i regelverket, og vil gi kommunene økt myndighet og større selvstyre over motorferdsel i utmark.

Vest-Finnmark Rådet foreslår derfor at kommunene gis full myndighet til å fatte vedtak og gi unntak/dispensasjon fra regelverket, og at Statsforvalteren blir klageinstans, slik at forvaltningens hovedsystem også gjelder for motorferdselloven. Kommunene vil da få myndighet til å fatte vedtak og gjøre unntak fra regelverket ut fra lokalkunnskap. Det er viktig at det nye lovverket ivaretar behovet for fleksibilitet, slik at kommunene for eksempel kan fatte vedtak om å stikke om skuterløyper når værforhold, rasfare e.l. gjør dette nødvendig.

Kravet for dispensasjoner i § 37 vil i praksis innskrenke kommunenes adgang til å tillatelse til transport for kulturbasert utmarksbruk i naturen som loven ellers ikke tar høyde for. Vest-Finnmark Rådet kan ikke støtte forslaget om å sette kommunene på vedtaks- ROBEK, der det foreslås å frata kommunen sin lokale bestemmelsesrett. Dette fordi vi mener at dette blir ivaretatt etter forvaltningslovens bestemmelser med klageadgang på vedtak. Kontroll-, sanksjons- og straffetiltak mot offentlig ansatt/tjenesteperson for å utøve sitt frie skjønn kan virke mot sin hensikt.

Vest-Finnmark Rådet støtter utvalgets forslag om at loven fortsatt skal være en ren offentligrettslig lov, og at det derfor fortsatt ikke skal regulere rettsforhold mellom private parter. Videre støttes at grunneier må samtykke før en snøskuterløype kan opprettes, slik det er i gjeldende lov. Rådet mener videre at etablering av snøskuterløyper bør unndras fra ekspropriasjonsadgangen i plan- og bygningsloven. Å åpne for ekspropriasjon vil svekke grunneiers rettsstilling og råderett over egen eiendom og føre til økt press på grunneiere, noe som ikke er ønskelig.

Om geografisk differensiering og geografisk avgrensede regler:

I enkelte tilfeller kan det være gode argumenter for å ha muligheter til geografisk differensiering i motorferdselloven. Vest-Finnmark Rådet foreslår derfor at loven som utgangspunkt skal ha mulighet til geografisk differensiering med bakgrunn i tradisjon, historie, demografi og naturbrukskultur.

Vest-Finnmark Rådet støtter lovutvalgets forslag om å ikke videreføre vårforbudet i Nord-Troms og Finnmark i ny lov. Som merknad vil vi henvise til FEFOs vedtatte høringsuttalelse, der man peker på at for ferdsel med skuter på de åpne skuterløypene, som er den aktiviteten i Finnmark med desidert størst omfang og som er viktig for mange, slås dette i hjel av bestemmelsen om at sesongen for ferdsel på skuterløyper skal senest slutte 5. mai, og i sentrale reinbeiteområder senest 25. april. Kommunene må i samråd med berørte reinbeitedistrikt enes om hvor og når det må stenges grunnet reindrift. Vest-Finnmark Rådet mener at kommunene skal gis anledning til å kunne utvide sesongen for snøskuterkjøring dersom forholdene tilsier at dette er forsvarlig. Vest-Finnmark Rådet mener at det ikke er hensiktsmessig å sette en dato for stenging, kommunene kan gis myndighet til å vurdere stenging etter behov, som for eksempel av hensyn til reindriftsnæringen.

Denne endringen kan åpne for konflikter med betydelig skadepotensial for Finnmark, det samiske samfunnet i Finnmark og reindriften. I merknaden til bestemmelsen skiver riktignok utvalget at «med sentrale områder for reindriften menes for eksempel områder som benyttes i forbindelse med kalving og flytting av rein». Hvis utvalget ikke mente å foreslå en innholdsmessig endring er det uforståelig at utvalget foreslår en endring som unektelig vil medføre en innholdsmessig endring. En slik innholdsmessig endring vil åpenbart kunne resultere en uforholdsmessig inngripen i lokalbefolkningens rettigheter og vil slå ut vilkårlig. Dersom det gjøres studier som påviser særlig

sårbarhet i visse konkrete områder i nærheten av løypenettet vil kommunene kunne tilpasse åpningstider etter det.

Hva gjelder forholdet til barmarksløyper og dispensasjonsløyper mener Vest-Finnmark Rådet at det ikke er en prinsipiell forskjell mellom behovet for barmarkskjøringen som lokalbefolkningen har i Finnmark i sin tradisjonelle høsting fra utmarka, og behovet for transport av jaktutbytte på Hardangervidda, jfr NOU punkt 18.4.1. Utvalget sier her at “Utvalget ser samtidig at det er vanskelig å stanse en så etablert praksis, og foreslår derfor at

departementet får en forskriftshjemmel for å åpne for at nærmere bestemte kommuner kan fastsette forskrifter som åpner for uthenting av annet storvilt enn elg, hjort, villsvin og bjørn.” I Finnmark og Nord-Troms har vi en lang tradisjon med å utnytte naturressursene som en del av vår selvbergings- og naturbrukskultur, og over tid er det etablert en praksis for å hente ut blant annet multer og fisk med traktor og i senere tid ATV ved bruk av faste barmarksløyper/dispensasjonsløyper.

Norge er et langt land med store kulturelle og klimatiske forskjeller, noe som gjør at det bør være geografisk differensiering i lovverket. Kommuner i Finnmark må få mulighet til å åpne for adgang til bruk av motorkjøretøy på barmark langs traseer som kan karakteriseres som tradisjonelle ferdselsårer. Gjennom en god saksbehandling, der lokalbefolkningen, grunneier og næringsutøvere slik som reindriftsnæringen blir hørt og gitt muligheter for innspill, vil man kunne få en bærekraftig bruk av naturen og langt bedre kontroll av barmarkskjøring.

Om aktsomhetsplikt:

Aktsomhetsplikten i dagens lov er generelt utformet. Aktsomhetsplikten gjelder for alle typer kjøring, både tillatelsesbasert og direktehjemlet. Vest-Finnmark Rådet støtter de som mener at dagens lovtekst i motorferdselloven § 8 er bedre enn lovutvalgets forslag i den første setningen, men støtter tillegget som kommer i andre setning. I Finnmark benyttes mange av skuterløypene til friluftsliv, og skuterløypene er en forutsetning for å utøve friluftsliv slik at man kommer seg ut til fjerntliggende områder, jamfør at få vil kunne krysse Finnmarksvidda på ski uten å benytte skuterløypene. Vi mener at slik aktsomhetsplikten er utformet i dagens lov, ved at motorferdselen skal “foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og lempe for naturmiljøet og mennesker”, er en bedre formulering enn lovutvalgets forslag som lyder at motorferdsel skal “være aktsom og hensynsfull, slik at ferdselen ikke unødig påfører naturen, friluftslivet eller den samiske kulturutøvelsen skade eller ulempe.” Ivaretagelse av reindriftas spesielle behov ivaretas av andre paragrafer i loven.

Andre forhold:

Vest-Finnmark Rådet vil påpeke at straffenivået forslaget legger opp til virker veldig strengt i forhold til forseelsene.

Kjøring til hytter med det formål å frakte utstyr, varer og personer fra nærmeste brøytet vei/parkering til hytte, bør være tillatt med mindre det finnes andre forhold som tilsier at det ikke kan gjøres. Dette kan for eksempel være motorferdselsforbud, verneforskrifter eller lignende.

Avsluttende kommentarer:

Vest-Finnmark Rådet oppfordrer til at Klima- og miljødepartementet og Stortinget i det videre arbeidet med utformingen av ny motorferdsellov må legge større vekt på de innspillene som kommer fra regionale og lokale høringsinstanser som Finnmark fylkeskommune, FEFO, Sametinget og kommunene i Finnmark, enn det lovutvalget har gjort.

For ytterligere informasjon og vurderingene som ligger til grunn for vår høringsuttalelse henviser vi til grunnlagsdokumentet for saken (se vedlegg 1), der Vest-Finnmark Rådet har sammenstilt ulike tema i NOUen og pekt på viktige elementer i høringsuttalelser fra andre høringsparter.

Eventuelle henvendelser i sakens anledning rettes til rådets daglige leder Bente O. Husby på mobil: 90852916 eller e-post: bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no.

Med vennlig hilsen

Jan Morten Hansen (s)
Rådsleder
Vest-Finnmark Rådet

Bente O. Husby (s)
Daglig leder
Vest-Finnmark Rådet

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Grunnlagsdokument for høringsuttalelsen, utarbeidet av Vest-Finnmark Rådet
Vedlegg 2: Vest-Finnmark Rådet - Uttalelse - Det er behov for en revidering av motorferdselloven, datert 7. mai 2021

Kopi:

Finnmarksbenken på Stortinget
Statsforvalteren i Troms og Finnmark v/statsforvalter Elisabeth Aspaker
Forsvaret i Finnmark v/Sjef FLF Jørn Qviller og Sjef HV-17 Tomas Bakke
Finnmark fylkeskommune v/fylkesordfører Hans-Jacob Bønå og fylkesdirektør Øystein Ruud
Øst-Finnmarkrådet v/rådsleder Wenche Pedersen og daglig leder Trond Haukanes
Finnmarkseiendommen v/adm.dir. Tom Mikalsen og styreleder Geir Thrane
Medlemskommunene i Vest-Finnmark Rådet