



## MILJØVERNDEPARTEMENTET

Du er her: [regjeringen.no](#) / [Miljøverndepartementet](#) / [Dokumenter](#) / [Rundskriv](#) / T-6/09 Om endringer i Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og islagte vassdrag

**Rundskriv**, 29.10.2009

Nr.: T-6/09

# Om endringer i Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og islagte vassdrag

Fylkesmennene  
Fylkeskommunene  
Kommunene

## 1. Bakgrunn

Dette rundskrivet redegjør for endringer i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag. Rundskrivet redegjør også for retningslinjer og prinsipper i naturmangfoldloven som får betydning for lovtolkningen og skjønnsutøvelsen i forvaltningen av motorferdselloven med forskrifter.

Miljøverndepartementet vedtok 26. juni 2009 enkelte endringer i forskriften, se vedlegg 1. Forskriftsendringene er hjemlet i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82 § 4 a. Endringene trådte i kraft 1. juli 2009 og gjelder adgang til næringskjøring, adgang til gruppeturer med snøskuter og kommunalt organiserte akutttiltak for å redusere påkjørselsrisiko for elg og annet hjortevilt, ved vei eller jernbane. Forskriften slik den lyder etter endring av 26. juni 2009 er trykt som vedlegg 2 til dette rundskrivet. Dette rundskrivet supplerer [rundskriv T-1/96](#).

Direktoratet for naturforvaltning sendte 26. juni 2007 forslag til nytt motorferdselregelverk på høring med høringsfrist 15. oktober 2007. Miljøverndepartementet mottok direktoratets tilråding i saken 10. mars 2008. Tilrådingen har sammen med MoSa-rapporten (Motorferdsel og Samfunn), motorferdselforsøket og erfaringer fra dagens regelverk dannet underlagsmateriale for Miljøverndepartementets arbeid med revisjon av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Endringene i nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy som omtales i dette rundskrivet er ledd i arbeidet med denne revisjonen. Høringsforslagene har blitt tilpasset slik at de kan inngå som bestemmelser i gjeldende nasjonal forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag.

Miljøverndepartementet finner grunn til å presisere at forskriftsendringene ikke fører til noen endring i de øvrige bestemmelsene. Det medfører at dispensasjonsbestemmelser i § 6 gjelder som tidligere. Når det gjelder praktiseringen av denne vises det til Rundskriv T-1/96 om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82 kapittel 7.3.2.

## 2. Om ny naturmangfoldlov og betydningen for vedtak etter forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og vassdrag

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Departementet gjør oppmerksom på at naturmangfoldloven § 1 og kapittel II Alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk, særlig prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8 til 12, jf. § 7, har betydning for kommunens og fylkesmannens avgjørelser etter motorferdselregelverket, som retningslinjer for lovtolkning og ved skjønnsutøvelse.

Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder 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, jf. 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 naturmangfoldlovens §§ 8 til 12 er vurdert ved den konkrete skjønnsutøvelsen.

På motorferdselområdet vil følgende miljørettslige prinsipper i naturmangfoldloven få direkte betydning:

- Kunnskapsgrunnlaget
- Føre-var-prinsippet
- Økosystemtilnærming og samlet belastning
- Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver
- Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

### **Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8**

Kunnskapskravet innebærer at all offentlig myndighetsutøving, herunder tildeling av tilskudd og det offentliges forvaltning av fast eiendom, som berører natur skal være kunnskapsbasert. Kunnskapen skal ikke bare baseres på vitenskapelig kunnskap, men også på den erfaringsbaserte, jf. Ot. prp. nr. 52 s. 379-380. I motorferdselsammenheng vil dette gjelde generelt, og ha betydning for tillatelse til kjøring på bar mark og snødekt mark. Kunnskapen kan f.eks. stamme fra kartlegginger, konkrete faglige utredninger mv. Dersom motorferdselmanndigheten 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.

### **Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9**

Dersom motorferdselmanndigheten ikke har kunnskap eller tilstrekkelig kunnskap om konsekvensene for naturmangfoldet som følge av omsøkt motorferdsel vil føre-var-prinsippet komme til anvendelse, se naturmangfoldloven § 9, videre Ot. prp. nr. 52 s. 380 flg. Føre-var-prinsippet er en retningslinje for hvordan myndighetene håndterer usikkerhet om kunnskapsgrunnlaget. Det er derfor en nærliggende sammenheng mellom kunnskapsgrunnlaget i naturmangfoldloven § 8 og føre-var-prinsippet i § 9. Søkes det f.eks. om tillatelse til motorferdsel i et antatt sårbar område skjerpes kravet til kunnskap om virkningene av bruken. I de tilfeller man har lite kunnskap vil føre-var-prinsippet få størst betydning. Dersom man må ta beslutninger uten at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å kunne fastslå virkningene på naturmangfoldet sier § 9 at det skal "tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet". Det kan bety at det i slike tilfelle gis avslag på søknad om tillatelse, eventuelt at tillatelse gis på strenge vilkår. Der tillatelse er gitt og man i ettertid blir klar over uehdige skadevirkninger motorferdsel gjør på naturmangfoldet vil motorferdselmanndigheten etter omstendighetene kunne ha en plikt til å tilbakekalle tillatelsen. Slik omkjøring (tilbakekall) hjemles i forvaltningsloven § 35 femte ledd siste alternativ.

### **Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10**

Prinsippet i naturmangfoldloven § 10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for. Det innebærer for det første at prinsippet ikke skal ses isolert 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, f.eks. i motorferdsel, vil ha stor betydning for økosystemet. For det andre vil prinsippet 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 opprettelige skader på naturmangfoldet. I slike tilfeller bør søknader om motorferdsel avslås.

### **Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11**

Bestemmelsen er en retningslinje for motorferdselmanndighetene. Når motorferdselmanndigheten 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 skader på terrenget. I slike tilfelle kan motorferdselmanndigheten i medhold av alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper og naturmangfoldloven § 11 stille vilkår om at ferdsl skal skje vinterstid selv om dette fører til økte kostnader for tiltakshaver. Prinsippet kan også lede til at det kan stilles vilkår om at det benyttes helikoptertrafikk dersom skadepotensialet er stort. Naturmangfoldloven § 11 kan ikke brukes som en direkte påleggshjemmel overfor private. Det konkrete ansvar for tiltakshavere vil derfor følge av andre generelle regler eller enkeltvedtak.

### **Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12**

Bestemmelsen gjelder valg av driftsmetode, teknikk eller lokalisering "for å unngå eller begrense skader" på naturmangfoldet, jf. § 12. Det skal tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater, se Ot. prp. nr. 52 s. 382-383. For motorferdselmanndighetene innebærer dette at det må vurderes hvilken løsning med hensyn til f.eks. hva slags bruk av motorkjøretøy, tidspunkt for høsting, hvilken lokalisering som gir minst skade osv. som etter en samlet vurdering gir de beste samfunnsmessige resultatene.

## **3. Merknader til bestemmelsene**

### **Til § 3 første ledd, ny i) (akutttiltak)**

Tredje ledd innebærer at det for bar mark kun kan gis tillatelse for transport langs traktorvei. Dette betyr at det må kreves at veien er opparbeidet med siktet på bruk av traktor, eller andre større kjøretøyer, og at veien i forhold til forskrift 20. desember 1996 nr. 1200 om planlegging og godkjenning av veger for landbruksformål er klassifisert som traktorvei klasse 7 eller 8. En slik tillatelse gjelder ikke for kjørespor, stier mv. I tråd med prinsippet i naturmangfoldloven om kunnskapsgrunnlag vil kommunen ha en plikt til å hente inn en oversikt over traktorveier der tillatelsen skal gjelde. Det er ikke anledning til bare å henvise til at tillatelsen gjelder på traktorveier. I tilstilfeller må det foretas en konkret vurdering.

I Finnmark er det få traktorveier. Her vil bestemmelsen gjelde godt etablerte barmarkstraseer. På samme måte som for traktorveier må kommunen som motorferdselsmyndighet hente inn en oversikt over godt etablerte barmarkstraseer som tillatelser kan knyttes til. Føre-var-prinsippet og prinsippet om samlet belastning tilsier at tillatelser ikke gis før slike oversikter er utarbeidet.

I arbeidet med ny lov om motorferdsel er planlegging av motorferdselen et sentralt element. På sikt bør kjørerutene som benyttes i utmarksnæring vurderes som et ledd i slik planlegging for å minimere ulempene ved ferdelsen. Ettersom eventuelle endringer i regelverket på planlegging er knyttet til lovrevisjonen, gis kommunene i fjerde ledd anledning til å henvise motorferdsel i utmarksnæring på snødekt mark til bestemte traséer.

I Finnmark og Nord-Troms vil bestemmelsen ikke gå foran det særskilte motorferdselselforbudet som gjelder i tida 5. mai til 30. juni, jf. nasjonal forskrift § 4 tredje ledd. Dette betyr at man i denne perioden, i tillegg til tillatelsen etter § 5a, også må søke om dispensasjon fra motorferdselselforbudet etter § 6. Hensynene bak motorferdselselforbudet er sterke. I vurderingen om det skal gis dispensasjon i perioden 5. mai til 30. juni må disse hensynene veies opp mot den enkelts søkers næringsmessige behov. I vurderingen om det skal gis dispensasjon kan det legges vekt på sannsynligheten for at en årlig omsetning på kr 50 000 vil bli nådd i løpet av to år. Dersom det er stor fare for kjøreskader, f.eks. som følge av at erfaringsbasert kunnskap, jf. naturmangfoldloven § 8, tilsier at det kjøres utenfor de godt etablerte barmarkstraséene, kan dette vektlegges i vurderingen etter § 6.

### Vedlegg:

1. [Miljøverndepartementets vedtak 26. juni 2009 nr. 863 om endringer i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og islagte vassdrag](#) (Norsk Lovtidend)
2. [Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988 nr. 356 med endringer av 26. juni 2009](#) (Lovdata)

Med hilsen

Torkel Ramberg  
Ekspedisjonssjef

Elisabeth Harbo-Lervik  
Seniorrådgiver

### KONTAKTINFORMASJON

#### Seksjon for friluftsliv og arealforvaltning

[Send e-post](#)

Telefon: 22 24 58 53  
Faks: 22 24 27 56

#### **Adresse:**

Miljøverndepartementet  
P.B. 8013 Dep  
0030 Oslo

Hensikten med denne bestemmelsen er å sikre kommunen nødvendig handlingsrom i faresituasjoner som oppstår når hjortevilt trekker ned til vei og jernbane, og dermed utgjør en kollisjonsrisiko. Dette kan bl.a. oppstå som følge av stort snøfall, hvor veier og jernbane fungerer som passasje for hjorteviltet. Bestemmelsen gir kun åpning for motorferdsel i forbindelse med akutttiltak som organiseres av kommunen. Akutttiltak som faller inn under bestemmelsen, kan være oppkjøring av traseer for hjorteviltet eller utlegging av mat for å lokke dyra bort fra vei eller jernbane. Formuleringen "ved vei eller jernbane" innebærer at det ikke er hjemmel for å bruke motorkjøretøy på snødekt mark overalt i kommunen i forbindelse med tiltak av hensyn til hjorteviltet. Det kreves en umiddelbar nærhet til vei eller jernbane.

### **Til § 5 første ledd e) (transport av ved)**

Henvisningen er rettet til bokstav g, jf. rundskriv T-1/96 på side 68.

### **Til § 5 første ledd, ny f) (adgang til gruppetur etter særskilt tillatelse)**

Bestemmelsen åpner for at helse- og omsorgsorganisasjoner eller ideelle organisasjoner kan søke om å få benytte snøskutertransport ved gruppetur til bestemt mål for beboere, medlemmer av pensjonistforeninger eller forflytningshemmede. Det kan kun gis tillatelse til tur til bestemte mål, der snøskutertransport inngår som en nødvendig del, og ikke til ren rekreasjonskjøring.

Det kan kun gis tillatelse til en gruppetur av gangen. Det innebærer at bestemmelsen ikke er ment for månedlige arrangementer eller lignende. Bestemmelsen gjelder kun transport som er nødvendig for å gjennomføre gruppetur for mennesker som ellers har vansker med å ta seg ut i naturen på egen hånd. Kommunen må i sin vurdering av søknader legge vekt på formålet med arrangementet og den samlede belastning arrangementet vil ha på naturmiljø og muligheten til å oppleve stillhet og ro i naturen, samt forventet antall tilsvarende søknader.

Tillatelse kan gis til helse- og omsorgsinstitusjoner eller ideelle organisasjoner som har som hovedmål å hjelpe andre mennesker, f.eks. Røde Kors, Lions, Rotary o.l. Tillatelse kan ikke gis til idrettslag, snøskuterklubber og lignende medlemsorganisasjoner og heller ikke til mer løselig organiserte lag, grupper eller til familier.

### **Til § 5 a (motorferdsel i forbindelse med utmarksnæring)**

Gjeldende lovverk gir direkte tillatelse til transport med motorkjøretøy på vinterføre som er nødvendig for drift av turistanlegg som ikke ligger til brøyet bilvei. Videre er det i nasjonal forskrift § 5 første ledd bokstav d en åpning for at kommunestyret etter skriftlig søknad kan gi tillatelse til bruk av snøskuter i utmarksnæring for fastboende. Departementet regner det som sannsynlig at forskriften § 5 første ledd bokstav d vil få liten praktisk betydning etter vedtakelsen av ny § 5a, og vil ved senere revisjon foreslå denne opphevet. I gjeldende lovverk er det foruten bestemmelsene i loven § 4 om jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring, ingen generell bestemmelse som omhandler utmarksnæring.

Det er etter § 5a første ledd kun transport av "materiell og utstyr" 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 hjemmel til å gi tillatelse til etter denne bestemmelsen. Dette gjelder uavhengig av om den næringsdrivende anser slik transport som økonomisk lønnsom. Dette innebærer blant annet at kommunen må vurdere hvilken form for fremkomstmiddel det eventuelt skal gis tillatelse til. Kommunen må også vurdere om transporten på grunn av vekt, størrelse, omfang, avstand og lignende er strengt nødvendig. Det skal ikke gis tillatelse til transport av materiell og utstyr dersom transportbehovet er av så lite omfang at det lett kan løses uten motorisert transport.

Drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder og turist- og reiselivsnæring, samt leting og undersøkelse av mineralske ressurser, regnes som utmarksnæring, jf. første ledd annet punktum. Med næringsmessig høsting av naturgoder menes fiske, jakt, plukking av bær og sopp, sanking av lav og mose og lignende. Kravet om at virksomheten skal være registrert i Enhetsregisteret, er satt for å minimere ferdelsen og for å sikre at tillatelse til bruk av motorferdsel til utmarknæring bare gis til de som er næringsdrivende. Bestemmelsen åpner ikke for at det gis tillatelse til bruk av motorferdsel i utmark til enkeltstående aktiviteter eller tilfeldige oppdrag, eller virksomhet som foregår i så liten målestokk eller så 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 inntjeningen før virksomheten er startet opp og fordi en aktivitet som 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 intil to års varighet, jf. annet ledd. Det kan ikke gis tillatelse på bakgrunn av en kortfattet søknad som ikke gir de nødvendig opplysninger. Det kreves at 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. Utøvere som driver utmarksnæring med tillatelse etter gjeldende motorferdsellov § 5 første ledd bokstav d, regnes i denne sammenheng ikke som første gangs søker, og kan gis fire års tillatelse dersom de oppfyller vilkårene. At virksomheten er momspliktig innebærer at momspliktig salg overstiger kr 50 000,- i løpet av en 12 måneders periode. Samtykke fra grunneieren bør av hensyn til den kommunale behandlingen innhentes ved søknadstidspunktet.