



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Energi- og miljøkomiteen  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

14/523

**Vedrørende Prop. 35 L (2014-2015) Endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv.**

Jeg viser til brev fra energi- og miljøkomiteen ved leder Ola Elvestuen 12. februar 2015 med anmodning om min vurdering av følgende:

- Vista Analyses utredning ” Samfunnsøkonomiske virkninger av økt fornøyelseskjøring med snøscooter” (Rapport 204/44) og
- Ole Christian Fauchalds juridiske betenking avgitt til Norsk Friluftsliv 29. januar 2015 om bl.a. forholdet mellom Grunnloven § 112 og lovforslaget i Prop. 35 L (214-2015).

Utredningen fra Vista Analyse

Rapportens hovedresultater er slik jeg oppfatter det følgende:

- Forventet kraftig økning i antall snøscootere
- Forventet økning i antall kjørte mil
- Folk flest er negative til fornøyelseskjøring og at det skal bli lettere å bruke snøscooter i utmark
- Det synes vanskelig å øke scooterkjøringen og samtidig ivareta friluftslivet, men påvirkningen på friluftsliv er vanskelig å vurdere kvantitativt med dagens informasjonsgrunnlag
- Forventet økning i antall ulykker, og dobling i skadekostnader opp til 1,5 mrd i 2021
- Muligheter for scooterkjøring kan gi positive opplevelsesverdier for nye grupper.
- Scooterimportører og forhandlere vil få økt økonomisk overskudd.
- Kunnskapsgrunnlaget i saken er mangelfullt, beslutningsgrunnlaget bør styrkes

- Lokal styring kan svekke ivaretagelsen av friluftsliv og andre verdier som kan ha stor betydning ut over kommunegrensene

Jeg vil bemerke at når rapporten omtaler ”Regjeringens forslag” siktes det til forslaget som Klima- og miljødepartementet sendte på høring, og ikke til det endelige lovforslaget som ble fremmet for Stortinget. På bakgrunn av høringsinnspillene gjorde departementet flere endringer i det endelige forslaget som ble oversendt Stortinget. Blant annet er det departementet tydeliggjort at hensynet til friluftsliv skal tillegges spesielt stor vekt. Også plikten til å ta hensyn til sikkerhet er tydeliggjort.

Jeg legger til grunn at rapporten er utarbeidet etter faglige anerkjente metoder og har ikke grunnlag for å trekke rapportens beregninger og anslag i tvil. Samtidig vil jeg påpeke at resultatene til dels er usikre, dette påpekes også i rapporten.

Til konklusjonen om forventet økning i antall ulykker er verdt å merke seg at de ulykkene vi i dag ser med snøscooter ofte skjer i høy fart, om natten og under påvirkninger av alkohol, jf. blant annet høringsuttalelse fra Nasjonal kompetansetjeneste for traumatologi ved Oslo universitetssykehus. Det er også en del ulykker i forbindelse med snøskred utløst av snøscooter. Det har etter hva jeg er kjent med vært svært få dødsulykker knyttet til kjøring i snøscooterløyper. Lovforslaget krever at kommunene må ta hensyn til sikkerhet når de anlegger snøscooterløyper. I dette ligger blant annet at kommunene ikke bør legge løyper i skredutsatte områder eller bratt terreng, og at løypene ikke bør legges slik at det er fare for å kjøre utfor skrenter og stup. Kommunene må også sørge for merking av løypene, jf. forskriftsutkastet som ligger ved lovforslaget. Kommunene skal også fastsette fartsbestemmelser for kjøring i løypene, og kan også gi regler om at det for eksempel ikke er tillatt å kjøre om natten.

Når det gjelder flertallets syn på fornøyelseskjøring samsvarer funnene til Vista Analyse med det som er kommet fram i tidligere spørreundersøkelser (som også Vista Analyse viser til).

Til Vista Analysens synspunkt om at beslutningsgrunnlaget i saken bør styrkes, viser jeg til mine kommentarer til Ole Christian Fauchalds betenkning nedenfor.

Avslutningsvis vil jeg vise til at Fauchald i sin betenkning om forholdet mellom lovforslaget og Grunnloven § 112, jf. nedenfor, påpeker at det ikke er noen referanse til utredningen fra Vista Analyse i Regjeringens lovproposisjon. Til dette vil jeg bemerke at proposisjonen ble lagt frem for Stortinget 28. november 2014. Rapporten fra Vista analyse ble publisert 25. november 2014, det vil si mens proposisjonen var til trykking. Innarbeiding av funn fra rapporten var derfor ikke mulig.

#### Ole Christian Fauchalds betenkning

Fauchald vurderer i sin betenkning også forholdet mellom lovforslaget og naturmangfoldloven, men hoveddelen av betenkningen er viet forholdet til Grunnloven. Ut fra

ordlyden i komiteens brev legger jeg til grunn at det er denne delen av betenkningen komiteen ønsker min vurdering av.

Grunnloven § 112 lyder:

*Enhver har rett til et miljø som sikrer helsen, og til en natur der produksjonsevne og mangfold bevares. Naturens ressurser skal disponeres ut fra en langsiktig og allsidig betraktning som ivaretar denne rett også for etterslekten.*

*Borgerne har rett til kunnskap om naturmiljøets tilstand og om virkningene av planlagte og iverksatte inngrep i naturen, slik at de kan ivareta den rett de har etter foregående ledd.*

*Statens myndigheter skal iverksette tiltak som gjennomfører disse grunnsetninger.*

Fauchald mener Grunnloven § 112 annet ledd oppstiller en plikt for Regjeringen til å utrede lovforslag og til å offentliggjøre utredningene dersom det er en viss sannsynlighet for at forslaget kan ha betydelige negative virkninger for menneskers helse, naturens produksjonsevne eller naturens mangfold (betenkningen side 3). Fauchald viser til at både departementet og en lang rekke instanser synes å være enige om at forslaget om snøscooterløyper vil kunne få betydelige negative miljøkonsekvenser. Fauchald slutter av dette at terskelen for utredningsplikt etter § 112 er oppfylt, det vil si at Regjeringen plikter å utrede lovforslaget.

Fauchald konkluderer med at Regjeringen ved fremleggelsen av Prop. 35 L (2014-2015) ikke har oppfylt sin utredningsplikt etter Grunnloven § 112 annet ledd. Han oppsummerer sin gjennomgang av underlagsmaterialet for proposisjonen og hvordan dette er formidlet til Stortinget i proposisjonen slik:

*Drøftelsen ovenfor viser at det var store mangler i kunnskapsinnhenting forut for høringsforslaget, og at departementet var bevisst på at betydelig kunnskap manglet. Departementet ble gjort oppmerksom på eksisterende undersøkelser av hvilke virkninger snøscooterkjøring har hatt under høringsrunden, men det ble lagt fram svært få konkrete vurderinger av hvilke konsekvenser forslaget måtte forventes å få. Departementet har ikke lagt fram materiale som tyder på at det ble foretatt ytterligere utredning av faktagrunnlaget ved utarbeidelsen av proposisjonen. Proposisjonen inneholder eksempelvis ikke vurderinger av direkte konsekvenser av forslaget, inklusive hvor mange løyper som kan forventes opprettet, hvor disse forventes å bli opprettet, forventet økning i antall snøscootere, eller forventning økning i bruk av snøscootere. Det inneholder en uspesifisert og ubegrunnet vurdering om forventet økning i kjøring, inklusive ulovlig kjøring. Videre inneholder proposisjonen ingen vurdering av hvilke virkninger de direkte konsekvensene av forslaget kan få for helse, naturens produksjonsevne eller naturmangfold.*

Regjeringens målsetting med forslaget er ikke mer bruk av snøscooter i utmark, men en styrking av lokaldemokratiet. Lovforslaget i seg selv innebærer ikke at det etableres

snøscooterløyper for fornøyleskjøring, men at kommunene får adgang til å vedta slike løyper. Regjeringen har, som Fauchald påpeker, ikke lagt skjul på at økt snøscooterkjøring vil kunne få negative konsekvenser for naturmangfold og spesielt friluftsliv. Regjeringen har derfor ved utformingen av forslaget lagt stor vekt på å ramme inn kommunenes adgang til å fastsette løyper, slik at hensynet til naturmangfold og friluftsliv ivaretas og at hensynet til kunnskap og informasjon om konsekvenser og lokal medbestemmelse sikres.

Det vil således være den enkelte kommune som bestemmer om og i hvor stort omfang slike løyper skal etableres, men innenfor strenge nasjonale rammer. Blant annet foreslår regjeringen at det skal være forbud mot løyper i verneområder og villreinområder og at kommunen skal utrede virkinger for friluftsliv og naturmangfold for hver enkelt løype før den sender forslag om konkrete løyper på høring. Kommunene skal også kartlegge og verdsette friluftsområdene der løypene planlegges, og vurdere disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen. Bakgrunnen for dette kravet er erfaringer fra forsøket, hvor evalueringen påpekte at mangelfull kunnskap om friluftslivsinteresser vanskeliggjorde hensyntagen til disse i arealsoneringen. Lovforslaget, inkludert det vedlagte forskriftsutkastet stiller krav om en omfattende lokal saksbehandlingsprosess med utvidete krav om høring og kunngjøring mv som sikrer offentlighet informasjon og medvirkning på lokalt plan før løypene kan fastsettes av kommunen. Disse reglene vil etter mitt syn bidra til å sikre borgernes rett til kunnskap og medbestemmelse slik at de kan ivareta sine rettigheter etter Grunnloven § 112.

Ønsket om mer kunnskap var bakgrunnen for at Regjeringen iverksatte det utvidete forsøket vinteren 2013-2014. Regjeringen besluttet som kjent etter en helhetsvurdering likevel å avbryte forsøket 19. juni 2014, og i stedet gå inn for en rask lovprosess. Dette var i samsvar med Stortingets anmodning samme dag til regjeringen (anmodningsvedtak nr. 549 (2013-2014)) om å *snarest mulig* legge fram forslag til lovendring.

Regjeringen utarbeidet deretter et lovforslag så raskt det lot seg gjøre, og lovforslaget ble lagt fram for Stortinget i november 2014.

Som det fremgår på side 16 i Prop. 35 L (2014-2015) mener departementet at mer kunnskap hadde vært ønskelig. Det er også klart at proposisjonen, dersom den hadde blitt utarbeidet under noe mindre tidspress, kunne inneholdt en noe mer strukturert og utfyllende vurdering av mulige konsekvenser av forslaget. Jeg står likevel fast ved at jeg mener Stortinget har tilstrekkelig grunnlag for å ta stilling til forslaget. Tidligere studier mv om motorferdsel i utmark som prosjektet ”Motorferdsel og samfunn (MOSA)” (NIBR-rapport 2006: 15) og resultatene fra forsøket med lokal forvaltning av motorferdsel, jf. rapporten ”Evaluering av forsøket med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark” (NINA-rapport 90) har vært forutsatt kjent av Stortinget, jf. blant annet Innst. 309 S (2013-2014) side 4 og 5. De utfordringer lovforslaget reiser er godt belyst bl.a. gjennom høringen, som det er redegjort for i proposisjonen. Jeg vil videre påpeke at regjeringen, som det fremgår av proposisjonen, mener det bør innhentes kunnskap om effekten av lovendringen over tid slik at dette kan benyttes i den videre utviklingen av regelverket om motorferdsel og vassdrag. Slik kunnskap vil også gi innsikt som kommunene kan benytte når de skal planlegge for nye løyper. Regjeringen er nå i forberedelsesfasen av arbeidet med en slik evaluering.

Regjeringen har gjennomført en rask lovprosess og levert et lovforslag til Stortinget i tråd med Stortingets anmodningsvedtak nr 549 (2013-2014). Jeg legger til grunn at det må være opp til Stortinget selv å vurdere om det har fått tilstrekkelig kunnskap.

Med hilsen

Tine Sundtoft