

Energi- og miljøkomiteen
energi-miljoe@stortinget.no

Vår dato:

27.04.2026

Høringsvar NHO Reiseliv - Prop. 61 L Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)

NHO Reiseliv viser til Stortingets høring av Prop. 61 L Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) og takker for muligheten til å komme med skriftlig innspill.

NHO Reiseliv er den største arbeidsgiver- og næringsorganisasjonen for reiselivet i Norge med over 3 700 medlemsbedrifter innen overnatting, servering, camping, opplevelser, destinasjonsselskap, idrett, kultur og opplevelser. Vi er tilknyttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) som er den største interesseorganisasjonen i Norge.

NHO Reiseliv deler opplevelsesbransjen inn i flere bransjer og i forbindelse med ny motorferdsellov trekker vi spesielt frem disse; Sykling, Hundespannkjøring, ski og alpint og overnattingssteder hvor opplevelsen er det sentrale innholdet i leveransen.

Opplevelsesbransjen setter folk i bevegelse og plasserer destinasjonene på kartet ved å tilby aktiviteter gjennom hele året. Derfor jobber NHO Reiseliv målrettet for å sikre gode rammevilkår, arbeidsvilkår og utviklingsmuligheter for våre medlemmer i Norge.

NHO Reiseliv ser *viktigheten* i utvalgets forarbeid i denne saken til NOU 2024: 10 Ny motorferdselslov og trekker spesielt frem:

- *at hensynet til natur- og friluftsliv fortsatt skal være et grunnleggende premiss*
- *at loven bør være mest mulig teknologinøytral*

Vi ser det også som svært viktig og nødvendig med dialog mellom sentrale aktører innenfor naturbasert reiseliv, lokale ski- og sykkelklubber, hyttebefolkning, friluftsansjoner og det lokale folkehelsearbeidet i kommunen. Med gode samarbeidsprosesser lokalt bør det være mulig å komme frem til gode fellesløsninger for motorferdsel i utmark og vassdrag.

Det er svært viktig å ta med seg at det har skjedd en teknologisk utvikling som innebærer at det i dag finnes flere nye typer fremkomstmidler som kan benyttes i utmarka. Teknolog utvikling kan gi mer miljøvennlige fremkomstmidler, men kan også føre til økt bruk og lengre rekkevidde. Ett av NHO Reiseliv sine innspill har derfor vært at man tilpasser lovverk, slik at det tar høyde for den teknologiske utviklingen skjer i mye raskere tempo enn lovarbeid mm.

Kommentar til § 13 Betjente turistanlegg

§ 13 lyder: *Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller vassdrag som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg.*

NHO Reiseliv vil påpeke at denne paragrafen også må omfatte selvbetjente og ubetjente anlegg. Disse anleggene vil som regel ha akkurat de samme behovene for å frakte inn matvarer og utstyr som de betjente anleggene og det er ingen grunn til å behandle disse to typene anlegg forskjellig. De aller fleste hyttene i DNT rutenettet er selvbetjente og ubetjente anlegg, og er viktig for sikkerhet og sammenhengende rutenett.

Vi forutsetter videre at definisjonen av turistanlegg er tilstrekkelig vid slik at alle andre reiselivsanlegg som overnattingssteder, opplevelsesanlegg, servering og lignende er inkludert i begrepet turistanlegg.

NHO Reiseliv vil også, i tråd med våre medlemmers ønsker, påpeke at behovet for transport med beltebil av gjester til turishytter som ikke ligger ved brøyta bilvei er viktig å ivareta. Dagens regelverk åpner for persontransport med beltebil der det tradisjonelt har vært drevet slik transport, men utvalget foreslår å ikke videreføre denne hjemmelen da de mener det er uheldig å gi individuelle særrettigheter i et nasjonalt regelverk og at dette kan virke konkurransevridende.

Denne hjemmelen mener vi bør videreføres med samme hjemmel som i dag, da dette vil få store konsekvenser for driftsgrunnlaget for blant annet Glitterheim, Leirvassbu, Fondsbu, og Iungsdalshytta, og en del privat drevne turishytter – og igjen påvirke tilbudet i det norske vinterfjellet. Vi er derfor opptatt av at denne hjemmelen må videreføres, slik at en rekke tradisjonelle bedrifter unngår å måtte nedlegge sin vinterdrift.

Mange av disse bedriftene er dessuten avhengige av vinterdrift for å kunne opprettholde lønnsom drift. En endring i denne bestemmelsen vil kunne få store negative konsekvenser for sesongbaserte reiselivsbedrifter i flere fjellområder. Følgelig vil mange kunne stå overfor trusselen om å legge ned driften fullstendig. Argumentet om konkurransevridning må vurderes også i lys av dette.

Kommentar til § 17 Elektriske sykler

§ 17 lyder: *Forbudet i § 5 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som sykkel etter veitrafikkreglene. Det er likevel ikke tillatt å bruke slike fremkomstmidler i villreinområder eller i områder der bruken vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Kommunen kan gi forskrift som begrenser eller forbyr bruk av fremkomstmidler som nevnt i først ledd i hele eller deler av utmarka.*

NHO Reiseliv mener at også elektriske beltedrevne sparkesykler på snø og tilsvarende innretninger må inkluderes i paragrafen om elsykler §17. NHO Reiseliv viser til at medlemmer ønsker å tilby korte turer med lette/støysvake elektriske fremkomstmidler som ikke setter avtrykk på snødekt mark og islagte vassdrag. Ref. innledende tekst om behovet for å tilrettelegge for teknologisk utvikling.

Elsykler og andre små elektriske kjøretøy må likestilles i lovverket. Ny motorferdselslov må basere seg på et prinsipp om teknologinøytralitet. Små elektriske kjøretøy bør ha direkte unntak i loven fra det generelle forbudet mot motorferdsel, på lik linje med elsykler og tyngre rullestoler.

Ny motorferdselslov må legge til rette for en bærekraftig reisemålsutvikling basert på ny nullutslippsteknologi.

Kommentar til § 19 Preparering av løyper og områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter

§ 19 lyder: *Forbudet i § 5 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere løyper eller områder for friluftslivs- og idrettsaktiviteter for allmennheten, dersom løypa eller området er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. All motorferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i arealplanen.*

NHO Reiseliv er uenig i at det legges inn en forutsetning om at område som skal benyttes må være fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. Med normalt 10 års rullering av kommunenes arealplaner vil dette være for statisk og ikke gi nødvendig fleksibilitet i fht. utvikling av nye tilbud.

Vi merker oss at også Statsforvalteren i Trøndelag i sitt høringssvar til NOU 2024: 10 Ny motorferdselslov anbefalte at opparbeiding og preparering av løyper på snø for andre aktiviteter enn ski bør være søknadspliktig og at kommunene ved søknadsplikt kan sikre seg at motorferdselen begrenses til det som er nødvendig, og at tilretteleggingen skjer der det er ønskelig (ref. NOUens kapittel 19.9.2).

Med vennlig hilsen NHO Reiseliv



Ole Michael Bjørndal
Næringspolitisk fagsjef