

Klima og miljødepartementet
Postboks 8013
Dep
0030 Oslo

Vår dato: 16.09.2024
Deresdato: 28.05.2024
Vår referanse: 24/2052

postmottak@kld.dep.no

Hørings svar - NOU 2024: 10 Ny motorferdselslov

Det vises til mottatt høringsbrev med høringsfrist 15.09.2024, samt senere utsettelse av fristen til 16.09.2024.

NHO Reiseliv viser til Klima og miljødepartementets høring av NOU 2024: 10 Ny motorferdselslov (heretter kalt NOUen) og takker for muligheten til å komme med 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 NOU2024:10 og 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 arbeid 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, friluftorganisasjoner 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, og samtidig ivareta målet om mest mulig sporløs ferdsel.

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. Teknologitvutvikling kan gi mer miljøvennlige fremkomstmidler, men kan også føre til økt bruk og lengre rekkevidde. Et 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.

NHO Reiseliv sine kommentarer til Del I, Lovforslag

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse.

NHO Reiseliv støtter formålet.

Bærekraft er viktig for reiselivsnæringens langsiktige konkurranseevne og NHO Reiseliv er opptatt av å sikre bærekraften og ta vare på våre naturressurser. Et bærekraftig reiseliv (miljømessig, sosialt og økonomisk) betyr økt verdiskaping og økt sysselsetting,

I Norge står friluftslivet sterkt, både som aktivitet og beskyttelsesverdig interesse. Muligheten for å utøve friluftsliv krever til en viss grad tilrettelegging av ferdsmuligheter, for eksempel ved oppkjøring av løyper eller transport inn til anlegg. Flere av NHO Reiseliv sine medlemsbedrifter driver innenfor et segment av naturbasert reiseliv og opplevelser. Selv om dette også er næringsvirksomhet, så er hovedformålet å tilby friluftslivopplevelser til privatpersoner. Departementets lovforslag synes i noen grad å sette opp et skille mellom beskyttelsesverdig friluftsliv og utøvelse av fritidsaktiviteter på den ene siden og kommersielle reiselivsbedrifter på den andre siden. Et moderne friluftsliv bør gi rom også for aktiviteter utenfor det tradisjonelle, for eksempel hundekjøring, skikjøring, el sykling eller andre aktiviteter av lite inngripende karakter. Dette danner bakgrunnen for våre innspill til endringer i lovforslaget.

§ 3 Hva loven gjelder

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag.

Som motorferdsel regnes i denne loven ferdsmel med enhver type motorisert transport- og fremkomstmidde til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten (hovrer).

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsliven § 1a. Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, likestilles med utmark etter loven her. Det samme gjelder for vei i utmark som ikke er lovlig opparbeidet for kjøring med bil, og for vei i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Vassdrag omfatter åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

I de tilfeller hvor Departementet kan gi forskrift om at bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven, ser vi det som viktig at dette blir ivaretatt i forskrift.

NHO Reiseliv er enig i at unntak for bestemte lettere transport- og fremkomstmidler mest hensiktsmessig reguleres i forskrift.

Kapittel 3 Generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 15 Turistanlegg

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på lovlig etablert traktorvei og transport på vassdrag og snødekt mark.

NHO Reiseliv vil påpeke at denne paragrafen også må omfatte 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 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 overnattingsteder, 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 turisthytter 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. Dette vil få store konsekvenser for driftsgrunnlaget for blant annet Glitterheim, Leirvassbu, Fondsbu, og Iungsdalshytta, og en del privat drevne turisthytter – 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.

§ 18 Elektriske sykler og tyngre rullestoler

Forbudet i § 7 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som rullestol eller sykkel etter veitrafikkreglene, på vei og turvei.

Kommunen kan i forskrift åpne for bruk av elektriske sykler også utenfor vei og turvei i utmark eller begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka.

NHO Reiseliv mener at også elektriske beltedrevne sparkesykler på snø og tilsvarende innretninger må inkluderes i denne paragrafen. **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, uten å bryte med målet om sporløs ferdsel.

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.

Videre mener NHO Reiseliv at elsykler og andre små elektriske kjøretøy også må kunne foregå på tilrettelagte stianlegg som er særskilt opparbeidet for sykling. I flere områder som tradisjonelt har vært alpindestinasjoner, satses det nå på sykkelløyper for å utvikle et tilbud i barmarks sesongen. Ved å utvide sesongene kan destinasjonene og virksomhetene tilby helårs arbeidsplasser og bosetting. Stier og stianlegg som er i tråd med kommunens arealplaner og opparbeidet for dette formålet må kunne benyttes på lik linje med vei og turvei. Videre foreslås en overgangsbestemmelse hvor anlegg som på tidspunktet for ikrafttredelse allerede er planlagt og godkjent, omfattes av unntaket i § 18. Dette for å unngå at tiltak og ferdsel som allerede er planlagt og godkjent av kommunen, blir avhengig av egen forskrift.

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

Kapittel 4 Planfestede unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 21 Preparering av løyper og områder for friluftslivsaktiviteter

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere løyper eller områder for friluftslivsaktiviteter for allmenheten, dersom løypa eller området er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

NHO Reiseliv er positiv til at det åpnes opp for motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag for å preparere løyper eller områder for friluftslivsaktiviteter for allmenheten. Dette ref NHO Reiseliv, Visit Tromsø og Tromsø outdoor sitt innspill til Motorferdselsutvalget om at adgangen til å preparere skiløyper og skibakker må utvides til å gjelde andre typer tilretteleggingstiltak som sykling, fotturer, kjøring med hundespann og reinsdyr (ref. NOUens kapittel 19.9.2 og 20.2.3). Dette bl.a. med begrunnelse i at preparerte løyper vil kunne sikre høyere grad av sikkerhet for gjestene ved gjennomføring av turene, bedre dyrevelferd og forutsigbarhet for om turene kan gjennomføres.

NHO Reiseliv er imidlertid 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 forhold til utvikling av nye tilbud.

Vi merker oss at også Statsforvalteren i Trøndelag i sitt høringssvar til denne sak anbefaler 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).

NHO Reiseliv vil med bakgrunn i ovenstående foreslå at innholdet i § 21 flyttes til Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel og at dette innarbeides i § 30.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel

§ 30 Skiløyper og skibakker

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdselen er nødvendig for preparering av skiløyper og skibakker.

NHO Reiseliv mener at dagens lovgivning for preparering av skiløyper fungerer godt og bør videreføres. Her henviser vi til Skiforeningen som i sitt høringssvar til denne sak skriver at

Vi er bekymret for at den foreslåtte endringen i motorferdselloven vil gi mindre sammenhengende skiløyper og et dårligere tilbud for folk som ønsker å gå på ski.

Mange løypeområder prepareres på tvers av kommunegrensene, og vi er bekymret for at kommunevis behandling vil gi dårligere sammenheng i løypenettet.

Arealplan er et lite egnet virkemiddel for å regulere hvilke løyper som kan kjøres uten tillatelse etter motorferdselloven.

Skiforeningen anbefaler at dagens lovgivning for preparering av skiløyper videreføres, med en tillatelse direkte etter motorferdselsforskriften for aktørene som i hovedsak prepareres skiløyper. Det er en lite byråkratisk ordning, og den sikrer sammenhengende skiløyper uavhengig av kommunegrensene. Det fremgår av NOU-en at dagens ordning har vært lite diskutert, noe som må ses på som et signal om at den fungerer godt.

§ 39 Tillatelse til motorferdsel i verneområder eller foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven

Trenger et tiltak tillatelse både etter en verneforskrift etter naturmangfoldloven kapittel V og etter motorferdselloven, kan tiltakshaver velge å søke om tillatelse parallelt. Vedtak skal i slike tilfeller først fattes etter verneforskriften, dersom ikke annet følger av verneforskriften eller forvaltningsmyndighetens samtykke, jf. naturmangfoldloven § 48 tredje avsnitt. Der tillatelse til motorferdsel kan påvirke verneverdiene i et verneområde gjelder reglene i naturmangfoldloven § 49. Kommunen kan etter naturmangfoldloven § 44 uten videre avslå søknad om motorferdsel i foreslåtte verneområder når det er foretatt kunngjøring etter naturmangfoldloven § 42.

NHO Reiseliv mener at søknadsprosessene for de formål som tillates kan forenkles ytterligere. Der det er et relativt konstant transportbehov mener vi hovedregelen bør være at det gis tillatelser for 4 år av gangen. Søknadsprosedyrene i verneområder kan også forenkles ytterligere. Det oppleves unødvendig byråkratisk med dobbel søknadsbehandling i verneområder, hvor man både må søke den enkelte kommune og vernemyndighetene etter et nesten likt regelverk (i tillegg til tillatelse fra grunneier).

Med vennlig hilsen NHO Reiseliv



Kristin Krohn Devold
Administrerende direktør



Ole Michael Bjørndal
Fagdirektør næringspolitikk