



**DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT**

Fylkesmannen i Trøndelag
Postboks 2600
7734 STEINKJER

Deres ref

Vår ref

Dato

19/3255-2

14. oktober 2019

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Dispensasjon for kjøring med ATV på barmark

Vi viser til brev 5. september 2019 om forståelsen av motorferdselloven i utmark og vassdrag og adgangen til å tillate kjøring på barmark.

Henvendelsen har utgangspunkt i konkrete saker behandlet av både fylkesmannen og Miljødirektoratet. Sakene omhandlet både bruk av helikopter og kjøring med ATV på barmark. Henvendelsen hit gjelder forståelsen av regelverket for kjøring med ATV på barmark.

Som fylkesmannen påpeker i sin henvendelse er det forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988 som regulerer bruken av motorkjøretøyer på barmark, herunder kjøring med ATV. Da forskriften for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag ble fastsatt i 1988, var det med bakgrunn i en endring i motorferdselloven der kommunenes adgang til å gi egne forskrifter om dette ble erstattet med en hjemmel for å etablere en nasjonal forskrift. Bakgrunnen for dette var at nærmere 10 års erfaring med loven hadde vist at den på flere punkter ikke hadde virket etter intensjonene, om å begrense motorferdselen i utmark. Ved utformingen av den nasjonale forskriften ble det nøye vurdert hvilke nytteformål forskriften skulle åpne for. Kommunens mulighet til å gi tillatelser ut over dette ble bevisst gjort begrenset.

Forskriften er betydelig mer restriktiv når det gjelder åpning for kjøring på barmark enn for kjøring på snødekt mark. Begrunnelsen for dette er at barmarkskjøring har betydelig større potensial for slitasje og skader på terreng og vegetasjon enn kjøring vinterstid.

Postadresse
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo
postmottak@kld.dep.no

Kontoradresse
Kongens gate 20
www.kld.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 882

Avdeling

Saksbehandler
Torkel Ramberg
22 24 58 50

Fylkesmannen påpeker at tillatelser kunne ha vært gitt etter forskriften § 5a dersom det hadde vært traktorveger i området, og viser til at Finnmark har egne barmarkstraseer i stedet for traktorveger.

Departementet vil bemerke at det stemmer at Finnmark har en særordning med åpne barmarksløyper. Disse er regulert i en egen forskrift fra 1989. Løypene er tradisjonelle ferdselsårer brukt av lokalbefolkningen gjennom lang tid, og som var hjemlet i kommunale forskrifter før 1989. Bakgrunnen for denne særordningen er, i tillegg til Finnmarks særstilling mht klima, avstander og bosettingstetthet, behovet for motorisert ferdsel i forbindelse med tradisjonell utmarkshøsting, samt at Finnmark har et lite utbygd veinett og få skogsbilveier og traktorveger sammenliknet med landet for øvrig, herunder med Trøndelag.

Etter departementets syn er situasjonen i Trøndelag lite sammenlignbar med Finnmark.

Det ble gjennom forskriftsendringen i 2009, da § 5a ble innført, tatt aktivt og uttrykkelig stilling til at tillatelse til kjøring i utmarksnæring bare var aktuelt å gi langs traktorvei i alle deler av landet unntatt Finnmark. En slik begrensning gir både bedre kontroll over omfang av kjøring og mindre risiko for omfattende terrengskader. Etter departementets syn er ønskene om utvidet adgang til barmarkstransport som er fremmet fra søkere i de aktuelle kommunene i Trøndelag, neppe unik for dette fylket. Tilsvarende ønsker deles trolig av næringsaktører i kommuner med store utmarksarealer også i andre fylker. Det vil derfor være vanskelig å begrense en åpning for kjøring utenom traktorveier til kun å gjelde de aktuelle kommunene i Trøndelag som saken nå omhandler. I realiteten vil en slik åpning derfor innebære det samme som å oppheve begrensningen i § 5a om at tillatelse til kjøring i utmarksnæring på barmark bare kan skje langs traktorveg. En slik endring er det per i dag ingen planer om.

Fylkesmannen bemerker om dispensasjonspraksisen etter unntaksbestemmelsen i forskriften § 6 at det kan "være vanskelig å forstå sammenhengen mellom den svært strenge praktiseringen her, og barmarkskjøring som tillates med direkte hjemmel i regelverket, jf f.eks. NF § 2, 1. ledd b, uttransport av felt elg/hjort, og loven § 4, 1. ledd c) bruk i jordbruks- skogbruks- og reindriftsnæring, men med unntak for jakt, fangst fiske og bærsanking i denne forbindelse."

Departementet forstår dette som et spørsmål om hva som er bakgrunnen for at dispensasjonsbestemmelsen er streng når det gjelder barmarkskjøring, når det er åpnet for barmarkskjøring knyttet til f.eks uttransport av felt elg og hjort.

Til dette vil departementet bemerke at gitt målet om å holde omfanget av motorisert ferdsel på et begrenset nivå, spesielt når det gjelder ferdsel på barmark, må adgangen til motorferdsel avgrenses til de tilfellene der det anses som mest nødvendig. Uttransport av eksempelvis felt elg og hjort er vurdert til å være et slikt tilfelle, siden ikke-motorisert uttransport vil være svært krevende, mens annet transportbehov knyttet til jakt, fangst fiske og bærsanking er vurdert å være av en slik art at det som hovedregel kan løses uten bruk av motorisert fremkomstmiddel.

Fylkesmannen viser til rundskriv T-1/96 punkt 7.3.2, der det heter at "lokale forhold" må kunne spille inn i vurderingen etter § 6. Fylkesmannen oppfatter at det med "lokale forhold" kun siktes til naturmiljøkvaliteter og trivsel, jf. lovens formålsbestemmelse § 1, og ber departementet bekrefte om dette er riktig oppfattet.

I rundskrivet står det om § 6: *Hva som er "unntakstilfeller", "særlige behov" som ikke knytter seg til turkjøring" og "som ikke kan dekkes på annen måte" beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.*

Departementet vil presisere at det med "lokale forhold" siktes til forhold – i prinsippet av alle typer – som må anses spesielle for området, enten permanent eller akutt, som kan gjøre at det oppstår et helt nødvendig behov for motorisert transport til et akseptert nytteformål. En kan for eksempel tenke seg akutte naturgitte forhold (ras, flom, vindfall osv.) som gjør det nødvendig med rask og motorisert transport til hytte o.a. for opprydning eller skadeforebyggende arbeid. Det må forutsettes at det bare kan vektlegges forhold som man må forutsette at ikke er tatt stilling til under utarbeidelsen av forskriften. At det er store utmarksarealer i kommunen vil for eksempel normalt ikke være et lokalt forhold som kan tilsi at kravene i § 6 er oppfylt. Lokale forhold kan heller ikke være avgjørende hvis dette medfører at bestemmelsens strenghet ikke lenger ivaretas, jf. formuleringen om dette i rundskrivet. Vi vil for ordens skyld også påpeke, slik rundskrivet presiserer, at det ikke er tilstrekkelig at transportøren ser transporten som lønnsom.

Departementet vil avslutningsvis bemerke at det vedtak fylkesmannen har fattet og som er lagt ved henvendelsen hit, og som også Miljødirektoratet har stadfestet, etter vår vurdering er i tråd med lovformålet og den nasjonale forskriftens bestemmelser og formål.

Med hilsen

Øivind Dannevig (e.f.)
avdelingsdirektør

Torkel Ramberg
spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Miljødirektoratet



Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013
0030 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon

Ragnhild Torsdatter Grønvold, 74 16 80 24

Henvendelse om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Fylkesmannen i Trøndelag, og før det, Nord-Trøndelag, har i en rekke år vært av den oppfatning at dispensasjon for kjøring med ATV på barmark etter nasjonal forskrift til motorferdselloven (NF) § 6 praktiseres mindre strengt enn det veiledningen i rundskriv T-1/96 fra tidligere Miljøverndepartementet tilsier. Dette resulterte i fjor i at Fylkesmannen på eget tiltak gjorde om og avsto tillatelser Lierne kommune hadde gitt. Våre avslag ble etter klager stadfestet av Miljødirektoratet den 13. mars i år.

Kommunens tillatelser gjelder inn- og utkjøring av bagasje/våpen/ammunisjon/utstyr/fersk proviant til utleiehytter. Det er anført at dette gir en inntekt av en viss betydning for de aktuelle utmarkseiendommene, trolig i noe varierende grad. Dette er tillatelser som kurant kunne vært gitt etter NF § 5a, dersom det hadde vært traktorveger i klasse 7 eller 8 i området, noe det ikke er. For Finnmark er kriteriet godt etablere barmarktraseer i stedet for traktorveger.

Følgelig er en henvist til den svært strenge åpningen NF § 6 gir, for barmarkskjøring. Direktoratet fant ikke godtgjort at ikke all transport kunne skje med alternativet helikopter, og stadfestet Fylkesmannens avslag om ATV-kjøring på dette grunnlaget.

Rundskriv T- 1/96 begynner å bli av eldre dato, og utgjør stort sett hele det veiledningsmaterialet som finnes. Kriteriene i bestemmelsen, med unntak av forutsetningen om at det ikke må dreie seg om turkjøring (dvs. fornøyleseskjøring) er utpreget skjønnsmessige; «unntakstilfelle», «særlig behov» og «ikke kan dekkes på annen måte». Dette erfarer vi at gir forvaltningen store utfordringer ved praktiseringen av regelen.

Det kan dessuten være vanskelig å forstå sammenhengen mellom den svært strenge praktiseringen her, og barmarkskjøring som tillates med direkte hjemmel i regelverket, jf. f.eks. NF § 2, 1. ledd b, uttransport av felt elg/hjort, og loven § 4, 1. ledd c) bruk i jordbruks- skogbruks- og reindriftsnæring, men med unntak for jakt, fangst fiske og bærsanking i denne forbindelse.

I nevnte rundskriv heter det under punkt 7.3.2. at lokale forhold må kunne spille inn. Det har ikke lyktes oss å finne mer utfyllende veiledning om hva dette kan være. Fylkesmannen har forstått det slik at dette begrenser seg til lokale forhold hva gjelder naturmiljøkvaliteter og trivsel, jf. lovens formålsbestemmelse § 1.



Vi ber for ordens skyld om å få bekreftet at dette er riktig oppfatning, da det fra kommunens side er anført at lokale forhold må ses i en mye bredere sammenheng.

Kommunen peker bl.a. på at mulighetene for mer tradisjonell næringsdrift basert på grunneiendom er begrenset pga. kjerneområde for bjørn, med negative følger for saueholdet, og at kommunen dessuten har avsatt store areal til nasjonalparker. Mulighet for næringsdrift og inntekt fra utmarksnæring i andre områder får desto større betydning.

Gjennom klagesaksbehandlingen nevnt over, og i andre sammenhenger, er det fra kommune, tiltakshavere og andre fremholdt at kommunenes adgang til å gi dispensasjon fremstår som nærmest illusorisk, gitt den tolkning av regelverket som nå ligger til grunn.

I lys av ovenstående anmoder jeg sentrale myndigheter om en presiserende veiledning til NF § 6, og/eller at det initieres en justering av regelverket dersom departementet vurderer at gjeldende regelverk har utilsiktede eller uheldige virkninger.

Vi vedlegger for ordens skyld kopi av den ene (av flere parallelle) avgjørelser fra vår side i fjor, samt Miljødirektoratets stadfestelse av mars i år.

Med hilsen

Frank Jenssen
Fylkesmann

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Miljødirektoratet Postboks 5672 Torgarden 7485 TRONDHEIM