



Arkivsaksnummer: 2024/6403-2

Saksbehandler: Hilde Nystuen

Dato: 10.09.2024

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Sølen verneområdestyre	33/2024	11.09.2024

Sølen verneområdestyre - høringsinnspill - NOU 2024:10 - ny motorferdsellov

Innstilling fra forvalter

Sølen verneområdestyre gir følgende høringsinnspill til Motorferdsellovsutvalget sin utredning NOU 2024: 10 *Ny motorferdsellov – Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)*:

- Verneområdestyret støtter utvalgets konklusjon om å videreføre dagens ordning hvor det kreves tillatelse etter begge regelverk for motorferdsel i verneområder (verneforskrift og motorferdsellov). For Sølen landskapsvernområde med tilliggende naturreservat, vil all motorferdsel starte på utsiden av verneområdene, og det vil derfor uansett være nødvendig med dispensasjonsbehandling både fra kommunen og verneområdestyret.
- Behandlingen etter begge regelverk vil kreve god samhandling mellom kommunen og vernemyndigheten. Her vil en samordning av digitale løsninger for søknad, tidsrom og rapportering (kjørebok) være til god hjelp for å forenkle byråkratiet til det beste for både brukere og forvaltning.
- Verneområdestyret støtter utvalgets forslag om at motorferdsel som er nødvendig ved skjøtsel etter naturmangfoldloven §§ 47 og 72 skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel og at dette tydeliggjøres i ny motorferdsellov.
- Verneområdestyret ønsker at forbudsbestemmelsen om at snøscooterløyper/ rekreasjonsløyper ikke legges i verneområder skal videreføres for å sikre verneverdiene og formålet med vernet. Det tillegges her at verken verneforskriftene eller naturmangfoldlovens bestemmelser åpner for å etablere slike løyper i de fleste verneområder.
- Verneområdestyret presiserer at det er spesielt viktig med rammer for motorferdsel i områder med både tamrein, villrein og rendalsren som er i våre områder. I dag har vi siste dato satt til 30. april og denne må ikke utvides av hensyn til kalvingsperioden og en sårbar periode for viltet. Verneområdestyret er skeptiske til at det åpnes opp for å kunne utvide åpningstiden for snøscooterløyper til 16. mai den enkelte sesong, i lys

av kunnskapen som finnes om forstyrrelser på dyrelivet i hekke- og yngletiden samt klimaprognosene om kortere vintersesonger og større risiko for kjøreskader på sårbare naturtyper på seinvinteren. Slik utvidelse av åpningstid for snøscooterløyper i randsonene til verneområdene, vil kunne påvirke verdifull natur og verneverdier i en sårbar periode av året. Utfordringen framover vil trolig være å regulere åpningstiden til snøscooterløyper slik at naturmiljøet ivaretas i et varmere og skiftende klima.

6. Verneområdestyret støtter utvalgets forslag om en tydeligere definisjon av drone, og at bruk av droner i tråd med utvalgets definisjon er søknadspliktig i ny motorferdselslov.
7. Bruk av små droner som ikke omfattes av motorferdselloven bør også kunne reguleres i sårbare områder og sesonger, for eksempel innenfor områder med rein. Verneområdestyret ser at det er behov for oppdatering av eldre verneforskrifter som ikke inneholder bestemmelser som kan regulere modellfly/mindre droner for å ivareta verneformål og det er derfor nødvendig å legge føre-var-prinsippet til grunn, også for fritidsbruk av mindre droner, for å unngå at samlet belastning på natur- og friluftslivet blir for stor. Fugle – og dyrelivet trenger ro, og mange mennesker søker ut i naturen for å oppleve ro og stillhet, uten å bli filmet/forstyrret av droner.
8. Verneområdestyret er positive til at motorferdselloven skal inkludere både start, landing, lossing og lasting i forbindelse med lavtflyging med for eksempel helikopter. For å kunne regulere flygetraséer, samt veiledning for å unngå sårbare perioder og områder, bør også selve flyvingen være søknadspliktig.
9. Verneområdestyret støtter et generelt forbud mot elsykkel utenfor vei og turvei i utmark. Dette vil forhåpentligvis bidra til at brukergrupper også blir oppmerksom på forbudet mot bruk av elsykkel i verneområder. Verneområdestyret er også enige i at transport- og fremkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven.
10. Verneområdestyret er enige om at vedtak gitt med hjemmel i motorferdselsloven skal registreres i Miljøvedtaksregisteret på samme vis som for vedtak fattet av verneområdeforvaltningen. Dette vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag for forvaltningen i verneområdene samt sikre at tiltakshaver har de nødvendige godkjenningene før gjennomføring.
11. Verneområdestyret støtter forslaget om at det skal stilles krav om utforming av dispensasjon, slik at tillatelsen er tydelig begrenset i tid, omfang og trasé.

--- slutt på innstilling ---

Dokumenter i saken

1. Høring - NOU 2024 10 Ny motorferdsellov - [NOU 2024: 10 - regjeringen.no](#)

Saksopplysninger

Bakgrunn for saken

Viser til brev av 27.05.2024 fra Klima- og miljødepartementet om høringsuttalelse på Motorferdsellovutvalgets utredning av NOU 2024: 10 *Ny motorferdsellov – Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)*. Fristen for å sende inn innspill er 15. september 2024. Sølen verneområdestyre er oppført som høringsinstans for høringen.

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 3. september 2021. Bakgrunnen for nedsettelse av utvalget var et stortingsvedtak der regjeringen ble bedt om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med formål om økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati, samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt.

Motorferdsellovutvalget overrakte sin utredning tirsdag 21. mai 2024. Overrekselen kan ses i opptak på denne lenken: [Motorferdsellovutvalget overrekker sin utredning](#). Her orienteres det også kort om hovedtrekkene i utredningen.

Høringsdokumentet/NOU kan leses på internett, dokumentet er på 428 sider og sendes derfor ikke ut som vedlegg til saken. Lenke til dokumentet finner dere under «dokumenter» og heter «NOU 2024: 10 – Ny motorferdsellov».

Andre saksopplysninger

Det er kommunene som er forvaltningsmyndighet over lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med tilhørende forskrifter. I dag gjelder motorferdselloven fullt ut i verneområder, selv om verneområdene har egne regler om motorferdsel i verneforskriften. Dette innebærer at man må ha tillatelse både etter motorferdselloven og fra vernemyndigheten dersom man ønsker å benytte motoriserte transport- eller fremkomstmidler innenfor verneområder.

Hjemmelsgrunnlag

Formålet med motorferdselloven er:

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

Motorferdsel innenfor Sølen LVO, Fuggdalen NR og Steinfjellet NR reguleres av både verneforskriftene og motorferdselloven.

Vurdering

For at det skal være lettere å følge vurderingene til uttalelsen i høringsdokumentet er avsnittene merket med kapittel og sidetall etter hvor man finner teamet igjen i høringsdokumentet.

Saksbehandling

Motorferdsellovutvalget har vurdert mulighetene for å slippe dobbeltregulering og krav til to motorferdselstillatelser i de områdene hvor verneforskriften også regulerer motorferdsel innenfor verneområdet. Utvalget har imidlertid kommet til at dette ikke vil være en tilfredsstillende løsning. Reguleringen i verneområder skal bare ivareta det aktuelle verneformålet. Der motorferdsel har liten påvirkning på verneformålet, kan man dermed ende opp med svært liberal regulering, selv om ferdselen kan være skadelig for de formålene motorferdselloven skal ivareta.

For å ivareta hensynene bak motorferdselloven mener utvalget at det er nødvendig at motorferdselloven også gjelder i verneområder, selv om verneforskriften har egne regler for

motorferdsel. Utvalget vurderer det heller ikke som en hensiktsmessig løsning at motorferdselloven alene skal regulere motorferdsel i verneområder. I en del verneområder er det behov for en annen eller strengere regulering enn den man har etter motorferdselloven for å ivareta verneformålet. Utvalget foreslår derfor å videreføre ordningen der man må ha tillatelse etter begge regelverk, jfr. NOU 2024: 10 kap. 13.4.4 s. 142-143.

Verneområdestyret støtter utvalgets tilrådning om å videreføre dagens ordning hvor det kreves tillatelse etter begge regelverk for motorferdsel i verneområder. For Sjøen landskapsvernområde og Fuggdalen naturreservat, vil all motorferdsel starte på utsiden av verneområdene, og det vil derfor være nødvendig med dispensasjonsbehandling både fra kommunen og verneområdestyret.

Behandlingen etter begge regelverk vil kreve god samhandling mellom kommunen og vernemyndigheten. Her vil en samordning av digitale løsninger for søknad, tidsrom og rapportering (kjørebok) være til god hjelp for å forenkle byråkratiet. En god ordning for digitale kjørebøker vil også kunne bidra til et økt kunnskapsgrunnlag, samt at det vil fremheve en god regelverkskvalitet.

Motorferdsel for skjøtsel

Etter naturmangfoldlovens § 47 kan «forvaltningsmyndigheten» foreta skjøtselstiltak i verneområder. Dagens motorferdselregelverk har ingen bestemmelser som åpner for motorferdsel i forbindelse med skjøtselstiltak etter naturmangfoldloven. I praksis er det imidlertid lagt til grunn at motorferdsellovens forbud mot motorferdsel ikke er til hinder for motorferdsel ved skjøtselstiltak.

Naturrestaurering og skjøtsel i verneområder er tiltak med høy nytteverdi for samfunnet. Gjennom Naturavtalen har Norge også forpliktet seg til å gjennomføre naturrestaurering. Utvalget mener derfor at det bør komme klart til uttrykk i loven at motorferdsel ved slik skjøtsel er tillatt. Hensynet til å unngå unødvendig byråkrati tilsier da at bestemmelsen utformes som en direkte hjemmel, slik at unødvendig kommunal saksbehandling skal unngås, jfr. NOU 2024: 10 kap. 19.4 s. 230-231. Utvalget foreslår derfor at motorferdsel som er nødvendig ved skjøtsel etter naturmangfoldloven §§ 47 og 72, samt kulturminneloven § 21 skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel.

Rekreasjonsløyper/snøscooterløyper

I dagens forskrift om motorferdsel legges det rammer for hvor løyper for snøscooterkjøring kan legges. Herunder kan det ikke legges løyper i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, og heller ikke der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Utvalget mener det kan være hensiktsmessig med noen begrensninger i hvor løyper kan plasseres, men er samtidig opptatt av at motorferdselloven ikke bør fastsette for mange begrensninger i planleggingsadgangen etter plan- og bygningsloven. Utvalget foreslår å beholde regelen om at løyper ikke kan legges i foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, da dette er fornuftige og hensiktsmessige rammer for adgangen til å plassere løyper. Utvalget foreslår derimot at bestemmelsen om at løyper ikke kan legges i

verneområder ikke videreføres. Motorferdsel i verneområder krever uansett ofte samtykke fra vernemyndighetene, og utvalget mener det bør være opp til vernemyndighetene å vurdere om motorferdsel er forenlig med verneformålet, jfr. NOU 2024: 10 kap. 23.4.3 s. 275-276.

Verneområdestyret er uenige i utvalgets forslag til at bestemmelsen om at rekreasjonsløyper/ snøscooterløyper ikke kan legges i verneområder tas ut i ny motorferdsellov. Verneområdestyret ønsker at bestemmelsen om at løyper ikke legges i verneområder videreføres.

Det tillegges her også at verken verneforskriftene for landskapsvernområdet, naturreservatene eller naturmangfoldlovens bestemmelser åpner for å etablere slike løyper. Da det ikke er gitt at alle verneforskriftene omfatter en slik bestemmelse, eller at det i utgangspunktet ikke kan åpnes for slik kjøring, bør dette gå frem av motorferdselloven.

Utvidelse av sesonglengden

Utvalget fremmer også forslag om at kommunen skal få større handlingsrom for forvaltning av motorferdselloven, der blant annet å utvide sesonglengden for snøscooterløyper. Utvalget skriver også at hvis det skal åpnes for kjøring på vårparten, skal ikke dette komme i konflikt med yngling- og hekkesesong, samt kalvingsperioden for rein. Det er et forslag at sluttdato for sesonglengden i utgangspunktet skal videreføres med datoene til 5 mai, og i reindriftsområder til 25. april, jfr. NOU 2024: 10 kap. 23.4.5 s. 277-278. Kommunene kan derimot i enkelte tilfeller utvide scooterkjøring i scooterløyper til 16. mai.

Verneområdestyret er skeptisk til en utvidelse av sesonglengden med tanke på forstyrrelser dette medfører i en allerede sårbar periode for viltet. Det bør også vurderes om utvidelse av sesonglengden er hensiktsmessig med tanke på at klimaet er i endring. Klimaet blir varmere, det blir kortere vintre, mindre snø, tidligere hekking og større risiko for at snøscooter/ATV med belter lager kjørespor i myr- og våtmarksområder. En vid praksis på å utvide sesonglengden for scooterløyper ut på vårparten vil kunne skape uheldige konsekvenser for viltet og naturmiljøet, samt verneverdiene.

Jf. forskrift om snøskuterløyper for Engerdal kommune, hvor det blant annet ligger en løype inn i Sømåkvolvset som er i randsonen til Sølen landskapsvernområde, tillates kjøring fram til 20. april, eller fram til 2. påskedag om denne faller etter 20. april. Videre står det at *«Kommunen/kontrollmyndighet kan til enhver tid stenge løypa når snø-, is-, klimaforhold, vilt eller andre hensyn tilsier dette. Løypene som berører Svahken sijte, Faemunden sijte og Rendalen Renselskap skal stenges på kort varsel av hensyn til reindriftsnæringen, etter framlagt behov.»*

Med bakgrunn i forstyrrelser snøscooter har på viltet, bør det også settes en sluttdato for kjøring i villreinområder. Innenfor konsesjonsområdet for rendalsren (både innenfor og utenfor verneområdene) har det til nå blitt praktisert 30. april som sluttdato. Kalvingen starter rundt 20. april og med bakgrunn i det er det i villreinområder foreslått sluttdato 15. april eller 2. påskedag.

Elsykkel

Hvilke regler som gjelder for motorferdsel og bruk av elsykkel, varierer mellom de ulike forskriftene. Bruk av elsykler er i utgangspunktet omfattet av det generelle forbudet mot motorferdsel i utmark, men motorferdselsforskriften § 2a har siden 2017 hatt et generelt unntak for elsykler. De kan dermed brukes fritt i utmark, dersom ikke annet er besluttet. Kommunene kan derimot etter motorferdselsforskriften § 2a andre avsnitt begrense eller forby bruk av elsykler i hele eller deler av utmark etter forskrift.

Motorferdsellovutvalget foreslår en innstramming av dagens regelverk som omfatter elsykkel, med begrunnelse i teknologiutvikling og stadig større allmenn bruk. Utvalget foreslår at det generelle forbudet mot motorferdsel ikke skal gjelde for bruk av elsykler på vei og turvei i utmark. Med «turvei» menes traséer som er ment for ikke-motorisert ferdsel, og som er opparbeidet med fast og jevnt dekke av grus eller lignende med tilstrekkelig bredde til at andre kan passere uten ulempe. Kommunen kan derimot åpne for bruk av elsykler utenfor vei og turvei i utmark, eller forby og begrense bruken av elsykler i hele eller deler av utmarken, jfr. NOU 2024: 10 s. 282-284.

I utredningen var det også spørsmål om forbudet mot motorferdsel i utmark og vassdrag skal gjelde for bruk av motoriserte transport- og fremkomstmidler med avslått motor. Dette er spørsmål som dagens motorferdsellov ikke gir klart svar på, og som utvalget mente bør klargjøres i loven. Utvalg er enige i at transport- og fremkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven.

Verneområdestyret støtter et generelt forbud mot elsykkel utenfor vei og turvei i utmark. Dette vil forhåpentligvis bidra til at brukergrupper også blir oppmerksom på forbudet mot bruk av elsykkel i verneområder. Det bør også være en restriktiv praksis for å tillate bruk av slikt kjøretøy utenfor vei og turvei i barmarksesongen. Verneområdestyret er også enige i at transport- og fremkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven.

Drone

Motorferdselloven slik den står i dag, regulerer ikke modellfly og mindre droner. Det er derfor gjort en vurdering på om mindre droner skal falle innunder definisjonen motordrevne luftfartøy som motorferdselloven i dag regulerer. Selv om små innretninger typisk vil føre til mindre naturpåvirkning enn større, kan også små droner forstyrre dyre- og fugleliv og være et irritasjonsmoment for utøvere av friluftsliv.

Motorferdsellovutvalget foreslår ikke å utvide motorferdsellovens anvendelsesområde til å omfatte mindre droner. Dette er begrunnet i at det er andre lovverk som regulerer en slik dronebruk, som verneforskrifter med forbud mot modellfly og luftfartsloven.

Droneregelverket er også i utvikling, både i EU og nasjonalt. Dette øker da risikoen for disharmoni mellom regelverkene dersom man regulerer bruken også i motorferdselloven.

Gitt at mindre droner ikke skal omfattes av motorferdselloven, har utvalget vurdert en grense for hvilke luftfartøy som omfattes av loven og ikke. Utvalget sitt forslag er at fartøy som er små nok til at de relativt enkelt kan bæres inn i utmark, bør unntas lovens virkeområde, mens fartøy som er så store at de må flyges inn eller transporteres inn på annet vis, bør omfattes. Dette vil si at dronebruk som er mest vanlig i dag, som

friluftslivsrelatert bruk av droner til observasjon og filming, vil falle utenfor regelverket. Det som vil falle innenfor regelverket, er først og fremst større, mer avanserte droner, jfr. NOU 2024: 10 kap. 26.4.3 s. 300-301.

Det er nyttig å få nærmere definert når en drone regnes som motorferdsel, og kan reguleres gjennom motorferdselsloven og verneområdestyret støtter utvalgets forslag om en tydeligere definisjon av drone, og at bruk av droner i tråd med utvalgets definisjon er søknadspliktig i ny motorferdselslov.

Dronebruk i fritid blir mer og mer vanlig, og det er påvist at en slik bruk virker forstyrrende på både friluftslivet og dyre- og fuglelivet selv om det er snakk om små droner. Verneområdestyre mener at det er nødvendig å legge føre-var-prinsippet til grunn, også for fritidsbruk av mindre droner, for å unngå at samlet belastning på natur- og friluftslivet blir for stor. Med bakgrunn i dette bør det opprettes egne bestemmelser for dronebruk som ikke blir regulert av motorferdselloven. Bruk av små droner som ikke omfattes av motorferdselloven bør kunne reguleres i sårbare områder og tidspunkt på året, som for eksempel innenfor nasjonale villreinområder som faller utenfor nasjonalpark, reindriftsområder og i sårbare hekkeperioder. Verneområdestyret ser at det er behov for oppdatering av eldre verneforskrifter som ikke inneholder bestemmelser som kan regulere modellfly/mindre droner for å ivareta verneformål.

Lavtflyging

Forslaget til utvalget er at når det gjelder helikopter skal motorferdselloven kun regulere start, landing, lossing og lasting og ikke selve flyvingen. Verneområdestyret er positive til at både lossing og lasting er med i forslaget, men er uenig i at selve flyvingen ikke skal behandles. En slik hjemmel vil gjøre at det ikke er mulig å sette vilkår om flygetrasé og hvor høyt helikopteret skal være over bakken. Da det er påvist å være mer forstyrrende for både turgående og viltet når helikopteret flyr nærmere bakken, enn når det holder god avstand fra bakkenivå. Dette vil kunne påvirke verneverdier i verneområder hvor motorferdsel omfattes av motorferdselloven, og det vil være vanskelig å veilede flyvingen utenfor sårbare områder som ikke har bestemmelser for lavtflyging.

Kunnskapsgrunnlaget

Utvalget mener at det er et behov for å styrke kunnskapen om motorferdsel i utmark og vassdrag. Et styrket kunnskapsgrunnlag vil gjøre det enklere for beslutningstakere å ta hensyn til den samlede belastning av motorferdselen på naturen.

Miljøvedtaksregisteret er et veletablert register som allerede inneholder mye miljøinformasjon og som offentlige myndigheter etter flere lovverk plikter å registrere vedtak i. Utvalgets vurdering er at kunnskapsgrunnlaget om motorferdsel i utmark vil styrkes dersom det i den nye loven også etableres plikter til å rapportere vedtak etter motorferdselloven til Miljøvedtaksregisteret, jfr. NOU 2024: 10 kap. 29.4.1 s. 328-329. Utvalget foreslår derfor at departementet skal kunne gi forskrift om plikt til å rapportere vedtak om motorferdsel til et miljøvedtaksregister.

Tydeligere dispensasjonspraksis

Verneområdestyret anser utvalgets forslag til at det stilles krav om utforming av

dispensasjon, slik at tillatelsen er tydelig begrenset i tid, omfang og trasé, som et godt forlag til å hensynta natur og friluftslivet, jfr. NOU 2024: 10 kap. 28.3.4 s. 310-311. Dette gjør også at dispensasjonspraksisen blir mer lik mellom kommunene, og derfor også lettere for søker som trenger dispensasjon fra flere kommuner eller flere instanser (kommune og verneområdemyndighet).

Behandling:

Innstilling enstemmig vedtatt

Vedtak:

Sølen verneområdestyre gir følgende høringsinnspill til Motorferdsellovsutvalget sin utredning NOU 2024: 10 *Ny motorferdselslov – Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)*:

2. Verneområdestyret støtter utvalgets konklusjon om å videreføre dagens ordning hvor det kreves tillatelse etter begge regelverk for motorferdsel i verneområder (verneforskrift og motorferdselslov). For Sølen landskapsvernområde med tilliggende naturreservat, vil all motorferdsel starte på utsiden av verneområdene, og det vil derfor uansett være nødvendig med dispensasjonsbehandling både fra kommunen og verneområdestyret.
3. Behandlingen etter begge regelverk vil kreve god samhandling mellom kommunen og vernemyndigheten. Her vil en samordning av digitale løsninger for søknad, tidsrom og rapportering (kjørebok) være til god hjelp for å forenkle byråkratiet til det beste for både brukere og forvaltning.
4. Verneområdestyret støtter utvalgets forslag om at motorferdsel som er nødvendig ved skjøtsel etter naturmangfoldloven §§ 47 og 72 skal være generelt unntatt fra forbudet mot motorferdsel og at dette tydeliggjøres i ny motorferdsellov.
5. Verneområdestyret ønsker at forbudsbestemmelsen om at snøscooterløyper/ rekreasjonsløyper ikke legges i verneområder skal videreføres for å sikre verneverdiene og formålet med vernet. Det tillegges her at verken verneforskriftene eller naturmangfoldlovens bestemmelser åpner for å etablere slike løyper i de fleste verneområder.
6. Verneområdestyret presiserer at det er spesielt viktig med rammer for motorferdsel i områder med både tamrein, villrein og rendalsren som er i våre områder. I dag har vi siste dato satt til 30. april og denne må ikke utvides av hensyn til kalvingsperioden og en sårbar periode for viltet. Verneområdestyret er skeptiske til at det åpnes opp for å kunne utvide åpningstiden for snøscooterløyper til 16. mai den enkelte sesong, i lys av kunnskapen som finnes om forstyrrelser på dyrelivet i hekke- og yngletiden samt klimaprognosene om kortere vintersesonger og større risiko for kjøreskader på sårbare naturtyper på seinvinteren. Slik utvidelse av åpningstid for snøscooterløyper i randsonene til verneområdene, vil kunne påvirke verdifull natur og verneverdier i en sårbar periode av året. Utfordringen framover vil trolig være å regulere åpningstiden til snøscooterløyper slik at naturmiljøet ivaretas i et varmere og skiftende klima.
7. Verneområdestyret støtter utvalgets forslag om en tydeligere definisjon av drone, og at bruk av droner i tråd med utvalgets definisjon er søknadspliktig i ny motorferdselslov.

8. Bruk av små droner som ikke omfattes av motorferdselloven bør også kunne reguleres i sårbare områder og sesonger, for eksempel innenfor områder med rein. Verneområdestyret ser at det er behov for oppdatering av eldre verneforskrifter som ikke inneholder bestemmelser som kan regulere modellfly/mindre droner for å ivareta verneformål og det er derfor nødvendig å legge føre-var-prinsippet til grunn, også for fritidsbruk av mindre droner, for å unngå at samlet belastning på natur- og friluftslivet blir for stor. Fugle – og dyrelivet trenger ro, og mange mennesker søker ut i naturen for å oppleve ro og stillhet, uten å bli filmet/forstyrret av droner.
9. Verneområdestyret er positive til at motorferdselloven skal inkludere både start, landing, lossing og lasting i forbindelse med lavtflyging med for eksempel helikopter. For å kunne regulere flygetraséer, samt veiledning for å unngå sårbare perioder og områder, bør også selve flyvingen være søknadspliktig.
10. Verneområdestyret støtter et generelt forbud mot elsykkel utenfor vei og turvei i utmark. Dette vil forhåpentligvis bidra til at brukergrupper også blir oppmerksom på forbudet mot bruk av elsykkel i verneområder. Verneområdestyret er også enige i at transport- og fremkomstmidler med avslått motor skal være omfattet av loven.
11. Verneområdestyret er enige om at vedtak gitt med hjemmel i motorferdselsloven skal registreres i Miljøvedtaksregisteret på samme vis som for vedtak fattet av verneområdeforvaltningen. Dette vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag for forvaltningen i verneområdene samt sikre at tiltakshaver har de nødvendige godkjenningene før gjennomføring.
12. Verneområdestyret støtter forslaget om at det skal stilles krav om utforming av dispensasjon, slik at tillatelsen er tydelig begrenset i tid, omfang og trasé.