



## Klima- og miljødepartementet

Postboks 8013 Dep

NO\_0030 Oslo

Deres referanse:

16/1904

Vår referanse:

200900081

Dato:

22.03.2017

### **HØRINGSUTTALELSE - FORSLAG OM OPPHEVING AV VANNSCOOTERFORSKRIFTEN**

Det vises til Klima- og miljøverndepartementets høringsbrev av 23. desember 2016. Høringsfristen er 23. mars 2017.

ØKOKRIM antar at den endring som foreslås, vil føre til betydelig økning av vannscooterkjøring. Dette vil medføre økt belastning i form av støy og slitasje mm. på natur og fauna samt svekkelse av det tradisjonelle friluftsliv. Når den lovlige ferdsele økes, blir det samtidig større spillerom for de som ikke respekterer regelverket på dette området og som uansett kjører ulovlig. Den samlede belastningen på naturen av lovlig og ulovlig ferdsel kan da bli betydelig. Vi står her overfor en typisk "bit for bit"-problematikk, der omfanget av overtredelsene samlet kan medføre alvorlig og skadelig påvirkning av mennesker og miljø.

Økt lovlig vannscooterkjøring tilsier derfor at det blir enda viktigere med en effektiv kontroll for å begrense den ulovlige kjøringen. Dette er et regelverk som allerede i dag er svært vanskelig å ha en effektiv kontroll av fordi avstandene er store, det er enkelt å stikke av og politiresurser er begrenset.

Om summen av lovlig og ulovlig trafikk blir for stor kan det medføre uopprettelig skade på natur, være en trussel mot allmennhetens rett til fri ferdsel, føre til en innskrenking i menneskers mulighet til rekreasjon og naturopplevelse og også svekke grunnlaget for det biologiske mangfoldet. Det er derfor viktig at det reageres strengt og konsekvent ved all ulovlig kjøring. Økt lovlig kjøring tilsier derfor etter vårt syn en tilsvarende økt kontroll og effektivisering av sanksjonsregimet.

Ut fra de meldinger ØKOKRIM har mottatt synes det som antall overtredelser er meget stort. Meldinger går ut på at det på sommeren er ulovlig kjøring

daglig og ofte av flere scootere samtidig. Videre synes det som det er en økning fordi noen bedrifter driver salg/utleie av vannscootere. Vannscooterførerene kjører gjerne der de finner det for godt og i den farten de måtte ønske. Det kjøres nær land og førerne "leker seg" med bølgehopping mv. i hele fjordområder og til nær sagt alle døgnets tider. Det er en rekke miljø- og friluftsverdier som trues av denne utvikling og det synes som forarbeidene ikke legger tilstrekkelig vekt på den støy som sjøfarende og hytteeiere blir utsatt for ved økt bruk av vannscootere. Scooterne støyer mer enn de aller fleste båter, ikke minst når det akselereres og bremses hurtig opp for å oppnå den ønskede motorsportopplevelsen.

### **Hevning av strafferammen**

ØKOKRIM savner en nærmere omtale av hvordan lovgiver mener det bør reageres strafferettslig ved ulovlig overtredelse, hvis forslaget blir gjennomført.

Av forslaget om oppheving av vannscooterforskriften fremgår det at overtredelser vil måtte straffes enten etter havne- og farvannsloven eller motorferdselloven.

Problemet blir da at strafferammen i lovene er forskjellige. Havne- og farvannsloven § 62 har en strafferamme på opptil to års fengsel, mens motorferdselloven § 12 kun har bøtestraff.

ØKOKRIM mener strafferammen i motorferdselloven § 12 bør heves fra kun bøtestraff til en strafferamme med fengsel inntil 2 år ved grove overtredelser. En slik heving vil være et klart signal om at brudd på motorferdselloven ikke aksepteres og det vil kunne ha en allmennpreventiv effekt.

Selv om strafferammen heves vil bøtestraff fortsatt være den mest vanlige form for reaksjon, men ved grove og gjentatte overtredelser vil en ha mulighet til å reagere med strengere straff en bare bøtestraff.

Forslaget om økt strafferamme fra bøter til fengsel må også ses i sammenheng med motorferdsellovens betydning som miljølov. Utvidelsen av strafferammen vil også si noe om samfunnets syn på straffverdigheten ved lovbruddet, en symboleffekt som ikke skal undervurderes.

En slik heving av strafferammen vil også innebære at det kan benyttes tvangsmidler som pågripelse og ransaking og beslag. Foreldelsesfristen for strafforfølgning blir også forlenget.

Brudd på motorferdselloven har også lav oppdagelsesrisiko. Tilbøyeligheten til å søke å unngå kontroll synes også å være økende. Det er grunn til å tro at en utvidelse av strafferammen vil føre til at mange av de som vurderer å

bryte regelverket vil avstå fra det. Utvidelsen av strafferammen vurderes således som viktig for å øke straffebestemmelsens allmenn- og individualpreventive virkning. I Rt. 2011 s 10 har Høyesterett også uttalt: *"I saker om miljøkriminalitet må det av allmennpreventive grunner reageres strengt. En forsvarlig forvaltning av naturen forutsetter at befolkningen etterlever gjeldende reguleringslovgivning."*

I Rt. 2011 s 10 skriver førstvoterende i Høyesterett videre: *"Behovet for strenge reaksjoner mot miljøkriminalitet illustreres også av utviklingen i lovgivningen de senere årene. Jeg viser for det første til Grunnloven §110b om sikring av miljøet som ble tilføyd i 1992. Videre viser jeg til generalklausulen om miljøkriminalitet i straffeloven § 152 b som ble tilføyd i 1993. Miljølovgivningen inneholder videre eksempler på at lovgiveren ved å øke den øvre strafferammen har markert at reaksjonene må skjerpes. Til illustrasjon viser jeg til at lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 27 opprinnelig som utgangspunkt bare åpnet adgang til å anvende bøter, mens straffen ved grove overtredelser kunne settes til fengsel inntil seks måneder. I 1992 ble den øvre strafferammen økt til henholdsvis fengsel i ett og to år. Videre vises det til lov 29. mai 1981 nr. 38 om jakt og fangst av vilt § 56 hvor det i 1993 ble åpnet adgang til ved særdeles skjerpende omstendigheter å anvende fengsel inntil to år, mens den øvre strafferammen tidligere var fengsel inntil ett år. At lovgiveren ser strengt på miljøkriminalitet, illustreres også av flere lover som er vedtatt siden 2000". Her viser Høyesterett til lov om vassdrag og grunnvann, akvakulturloven, havressursloven, markaloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven. I tillegg kommer også Svalbardmiljøloven og nå også forurensningsloven § 79. Videre skriver Høyesterett: "Denne utviklingen viser at lovgiveren - ikke minst på bakgrunn av en erkjennelse av det økende behovet for å verne miljøet - har vedtatt stadig strengere straffebestemmelser."*

En annen viktig og betydningsfull effekt av økt strafferamme er antagelig også at det blir enklere å få politiet til å prioritere denne type saker når loven sanksjonerer overtredelser med fengselsstraff.

ØKOKRIM foreslår at motorferdselloven § 12 endres således:  
*Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrifter, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven straffes med bøter eller fengsel i inntil 1 år.*

*Er det inntrådt skade på person eller voldt fare for slik skade, voldt fare for betydelig miljøskade, eller det for øvrig foreligger særdeles skjerpende omstendigheter kan fengsel inntil 2 år anvendes.*

Ved vurderingen av om overtredelsen rammes av annet ledd kan det også legges vekt på overtredelsens omfang og virkning samt graden av skyld.

Oppregningen er ikke uttømmende og f.eks. vil fortjeneste oppnådd ved lovbruddet også være av betydning, samt om det er tale om en planmessig overtredelse.

### **Regulering av bruken**

Av forslaget fremgår det at kommunene gis ansvar for å regulere bruken av vannscootere i sammenheng med regulering av andre fartøyer slik at de lokale eierinteresser blir ivaretatt. Ved denne vurdering bør det fremkomme at politiet skal komme til orde. Det anses som viktig, ikke minst av sikkerhets- og miljøhensyn, og foreslås således medtatt.

### **Om rettsvillfarelse**

ØKOKRIM forstår høringsbrevet slik at regelverket vil bli regulert ved at kommunestyret kan gi forskrifter på dette område. Kravene til kunngjøring av lover og forskrifter følger av lov 19. juni 1969 nr. 53 om Norsk Lovtidend samt forvaltningsloven § 38.

Etter innføring av straffeloven 2005 § 26 skal handlingen straffes dersom uvitenheten om rettsregler er "uaktsom". Det fremgår av forarbeidene at departementet foreslo å bruke begrepet "uaktsom" i stedet for begrepet "unnskyldelig", for på den måten å signalisere at "det tas sikte på en viss justering av aktsomhetskravet når det gjelder rettsuvitenhet" (jf. Ot.prp. nr. 90 s. 237 første spalte). Det er imidlertid ikke lovgivers hensikt å foreta noen generell justering av det kravet til aktsomhet som gjelder i utgangspunktet. Når forarbeidene leses i sammenheng, fremgår det at tanken bare er å åpne for en lemping av kravet til aktsomhet i noen spesielle situasjoner, som beskrives nærmere i forarbeidene.

På side 18 i heftet *Nytt i ny straffelov* (våren 2005) sammenfatter Magnus Matningsdal signalene i forarbeidene som følger:

*Når forarbeidene leses samlet, viser de at det for øvrig er forutsatt omtrent samme praktisering av aktsomhetskravet som tidligere. Fra dette gjøres en reservasjon i tilfeller "hvor myndighetene ikke har gjort nok for å hindre rettsuvitenhet", jf. Ot.prp. (2003–2004) s. 236. Dette bekreftes av oppsummeringen i de spesielle motivene i Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) s. 429.*

Oppsummeringen i Ot.prp. nr. 90 s. 429 lyder slik:

*I redegjørelsen over gjeldende rett foran er det gitt en oversikt over forhold som kan gjøre at rettsuvitenheten er unnskyldelig. Både særegne omstendigheter som knytter seg til lovbryteren, og lovreguleringen kan få betydning. Bedømmelsen må baseres på en*


*totalvurdering, hvor det avgjørende er om lovbryterens adferd etter forholdene må betegnes som forsvarlig.*

*Rettsuvidenheten vil, som etter gjeldende rett, bare kunne utelukke straffeskyld i den utstrekning den gjør handlemåten forsvarlig, jf. avgjørelsen i Rt. 1986 s. 1095.*

Justisdepartementet har neppe ment å innføre en generell skjerping av kravet til kunngjøring av lover og regler. Forarbeidene til straffeloven 2005 synes likevel å legge til grunn at norske domstoler i spesielle tilfeller skal kunne oppstille ytterligere krav til kunngjøring og informasjon, utover lovens krav, som vilkår for at et straffebud skal kunne danne grunnlag for straff. ØKOKRIM ber om at det departementet vurdere om disse regler krever særlige informasjonstiltak.

Signalene i forarbeidene om domstolsskapt rettsliggjøring av kravene til informasjon og kunngjøring av nye lover og forskrifter kan likevel tilsi at myndighetene i forbindelse med innføring av nye forbud samtidig vurderer behovet for informasjonstiltak og drøfter dette i forarbeidene til nye lover. På miljøområdet kan det uansett være god grunn for myndighetene til å gjøre slike vurderinger.

Med hilsen

  
for Hedvig Moe Øren  
Ass. ØKOKRIM-sjef

  
Hans Tore Høviskeland  
førstestatsadvokat

Kopi sendes riksadvokaten og Politidirektoratet