



ØKOKRIM

Miljøverndepartementet

Postboks 8013 Dep

0030 OSLO

Deres referanse:

14/523

Vår referanse:

200700140

Dato:

17.09.2014

HØRINGSUTTALELSE FRA ØKOKRIM VDR. BRUK AV SNØSCOOTER FOR FORNØYELSESKJØRING – FORSLAG TIL ENDRINGER I LOV OM MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG

Det vises til Miljøverndepartementets høringsbrev 10. juli 2014 med tilhørende høringsnotat. Høringsfristen er 19. september 2014.

INNLEDNING

ØKOKRIM antar at en slik forsøksordning som foreslås, vil føre til betydelig økning av snøscooterkjøring i naturen. 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. Økt lovlig snøscooterkjøring tilsier derfor at det blir enda viktigere med en effektiv kontroll for å begrense den ulovlige kjøringen. Dette er en lov som allerede i dag er svært vanskelig å ha en effektiv kontroll av fordi avstandene er store, det er enkelt å stikke av og politiressurene er begrenset. Det gjelder ikke minst i de områder, hvor det er aktuelt med snøscooterløyper.

Om summen av lovlig og ulovlig trafikk blir for stor kan det medføre uopprettlig skade på mennesker og 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.

Postadresse
Postboks 8193 Dep
N-0034 OSLO

Besøksadresse
C.J. Hambros plass 2 C
N-0164 OSLO

Telefon/Telefaks
(+47) 23 29 10 00
(+47) 23 29 10 01

Org.nr.: 874 761 532
post.okokrim@politiet.no
www.okokrim.no

Hevning av strafferammen

ØKOKRIM mener det er viktig at strafferammen i motorferdselsloven § 12 heves fra i dag 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 motorferdselsloven 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 motorferdselslovens 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 innebærer at det kan benyttes tvangsmidler som pågrepelse og ransaking og beslag. Foreldelsesfristen for overtredelser blir også forlenget.

Brudd på motorferdselsloven har også lav oppdagelsesrisiko. Erfaringsmessig er kriminalitet knyttet til motorferdsel i utmark et konfliktfylt område som også er vanskelig å etterforske. 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 førstevoterende 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 skjerpene 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 og viktig og betydningsfulle effekt av økt strafferamme er antagelig også at det blir enklere å få politiet til å prioritere motorferdselskriminalitet når loven sanksjonerer overtredelser med fengselsstraff.

Økokrim foreslår at motorferdselsloven § 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 skjerpene omstendigheter kan fengsel inntil 2 år anvendes.

Medvirkning straffes på samme måte.

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. fortjeneste oppnådd ved lovbruddet er også av betydning, samt om det er tale om en planmessig overtredelse.

Nærmere om høringsforslaget til § 4 a

Til § 4 a andre ledd fremgår det i høringsforslaget at det er en forutsetning at berørte interessegrupper får komme til orde i kommunens beslutningsprosess. En kan ikke se at det fremkommer at

politiet skal komme til orde. Det anses som viktig, ikke minst av sikkerhets- og miljøhensyn og foreslås således medtatt.

Til § 4 a tredje ledd er ØKOKRIM enig i at kommunen gir bestemmelser om rasting. Dette bør derimot ikke overskride 30 meter fra løypa. Det er viktig at grensene ikke tøyes for lang også ut fra et kontrollhensyn og klare regler og at en har et regelverk det er mulig å håndheve.

Med hilsen



Thomas Skjelbred
Ass. ØKOKRIM-sjef



Hans Tore Høviskeland
førstestatsadvokat

Kopi sendes riksadvokaten og Politidirektoratet