

# **Høringssvar – forslag til endringer i lovverket om miljø- og kulturmiljøkriminalitet (motorferdsel i utmark)**

**Fra ordfører Geir Varvik. Storfjord kommune, samt**

**Varaordfører i Storfjord Jill Olsborg Fagerli.**

## **1.0 Innledning**

Vi viser til Klima- og miljødepartementets høringsnotat av 18. juni 2024 om endringer i lovverket for å styrke innsatsen mot miljø- og kulturmiljøkriminalitet.

Forslaget innebærer blant annet vesentlig skjerping av straff for motorferdsel i utmark, inkludert bruk av snøscooter, beltevogn og ATV.

Storfjord kommune ligger i et område der motorferdsel på snø inngår som en nødvendig del av beredskap, rekreasjon, næringsliv, friluftsliv og kultur, vi ønsker med dette å bidra med innspill basert på lokalkunnskap og erfaringer.

Vårt høringssvar er ikke et forsvar for ulovlig kjøring, men en vurdering av forholdsmessighet, treffsikkerhet, rettsikkerhet og lokalt selvstyre, sett opp mot vår kommunes reelle behov.

## **2. Vårt hovedsyn**

Vi kan ikke støtte forslaget i sin nåværende form. Vi anbefaler at høringen trekkes tilbake eller omarbeides, og viser særlig til behovet for:

- Tydelig skille mellom alvorlig miljøkriminalitet og ordinær, lavskadelig motorferdsel på snø.
- Forholdsmessige og skadebaserte straffer med klar sammenheng mellom handlingens alvor og reaksjon.
- Styrket lokalt selvstyre, forenklet forvaltning og økt bruk av forebyggende tiltak.
- Et gradert sanksjonssystem som gir mulighet for veiledning og administrative reaksjoner ved mindre avvik.

## **3.0 Forholdsmessighet og rettsoppfatning**

Forslaget åpner for fengselsstraff også ved små avvik fra godkjente løype traséer, uten krav til konkret skade. Dette er uforholdsmessig og bryter med allmenn rettsoppfatning i distriktene, der motorferdsel på snø er en naturlig og nødvendig del av samfunnslivet. En slik lovendring vil svekke tilliten til forvaltningen og bidra til lavere etterlevelse.

Forslaget innebærer en dramatisk eskalering av straffenivået. Fengselsstraff på opptil to år for motorferdsel i utmark er **ikke** forholdsmessig sammenlignet med:

- andre miljølover
- vinningskriminalitet
- straffelovens system generelt

Å sidestille ulovlig snøskuterkjøring med kriminalitet som i dag har tilsvarende strafferammer fremstår som helt feil og vi mener den er lite rettspolitisk begrunnet.

Vi klarer ikke å se noen steder at det er dokumentert at strengere straff fører til mindre ulovlig kjøring.

Det vi derimot mener vil virke, er klare regler, gode traseer, lokal forankring og systemer folk opplever som rettferdige

En streng strafferamme som oppleves urimelig, vil svekke respekten for loven.

### **3.1 Differensiering mellom bruk på snø og barmark**

Forslaget bør helt klart skille mellom motorferdsel om vinteren – som normalt har liten miljøpåvirkning – og kjøring på barmark, som kan gi store og ikke minst varige skader. Uten slik differensiering risikerer man å straffeforfølge lavrisikoatferd urimelig hardt, samtidig som virkemidlene mot reell skade blir mindre treffsikre.

### **3.2 Rettssikkerhet og metodebruk**

Utvidet adgang til sporing, ransaking og kommunikasjonskontroll fremstår som uforholdsmessig ved forhold som har begrenset skadepotensial. Bruk av tvangsmidler bør kun være aktuelt ved alvorlige og dokumenterte lovbrudd.

Vi er derfor veldig bekymret for at forslaget kan bidra til økt ressursbruk i politi og domstoler uten at dette vil gi noen som helst reell miljøgevinst.

### **3.3 Begrepsbruk og juridisk presisjon**

Forslagets ordlyd knyttet til “krenkelse av friluftsliv” mener vi at er for subjektiv og tror at det vil bli vanskelig å bevise rent retts teknisk. Straffebestemmelser må bygge på objektive kriterier, som dokumenterbar skade eller kvalifisert fare for skade på natur- eller kulturverdi.

### **3.4 Kunnskapsgrunnlag og effekt**

Vi savner etterprøvbare data som viser at en straffeskjerpning vil redusere ulovlig motorferdsel. Erfaring viser derimot at kontroll, opplysning og tilrettelegging gir bedre resultat enn en økning av bøter eller fengselsstraff vil kunne gjøre. Et virkemiddel uten dokumentert effekt vil nødvendigvis svekke regelverkets legitimitet.

### **3.5 Samfunnsmessige konsekvenser**

Motorferdsel på snø er avgjørende for beredskap, redning, reindrift, oppsyn og annet, samt omsorgsoppgaver i store deler av Nord-Norge.

Et regelverk som kriminaliserer mindre avvik kan få negative følger for frivillighet, og på sikt svekke bosetting og verdiskaping i distriktene, næring, ungdomsaktivitet og ikke minst samfunnssikkerhet

### **4.0 Våre forslag til endringer er derfor følgende.**

#### **4.1 Prinsipper for regelverksutforming**

Skadebasert lovgivning: Straff må stå i forhold til faktisk skade og risiko.

Presise definisjoner: Skille mellom ferdsel på snø og barmark.

Hvorfor ikke vurdere å legge opp til et gradert sanksjonssystem?

- Mindre avvik uten skade: advarsel eller administrativ reaksjon.
- Gjentakelse eller forstyrrende atferd: moderat bot, eventuelt midlertidig bruksforbud.
- Alvorlig skade eller organisert overtredelse: høy bot, inndragning, eller annet.

#### **4.2 Lokalt selvstyre – Lokal selvråderett**

Kommunene må gis tydelig rolle i forebygging, informasjon og sanksjonsvalg. Forslaget bryter med prinsippet om kommunalt selvstyre, som Stortinget selv flere ganger har understreket at skal stå sterkt – inklusivt på motorferdselsområdet.

Det fremstår som uforståelig at staten samtidig:

- ønsker å øke strafferammene
- signaliserer at kommunene ikke kan tilpasse regelverket til lokale forhold
- bygger opp et system basert på mistillit

Vi mener derfor at:

- lokale politiske vedtak
- lokalt kjennskap til terreng og bruksmønstre
- lokalt ansvar

***Er de aller viktigste virkemidlene for å redusere uønsket motorferdsel.***

#### **4.2 Lovtekstforslag må ta hensyn til at:**

«Motorferdsel på snø som i god tro innebærer kortvarige og ikke-dokumenterte skader ikke skal anses som grovt lovbrudd og kan kun sanksjoneres administrativt.»

«Som grovt lovbrudd regnes handling utført med forsett som medfører vesentlig eller varig skade på naturtyper, sårbare arter eller kulturminner, eller gjentatte/organiserte overtredelser.»

«Tvangsmidler som sporing, ransaking og kommunikasjonskontroll kan ikke benyttes ved forhold klassifisert som mindre avvik uten skade.»

#### **5.0 Anbefalte forvaltningsmessige tiltak**

Vi vil derfor anbefaler at departementet styrker **ikke-straffebaserte virkemidler**, som for eksempel:

1. Opplæring i naturhensyn og sikker vinterferdsel for unge førere,
2. Styrke samarbeidet mellom kommune, reindrift, scooterklubber, utmarksnæringer, politiet og grunneiere,
3. Digitale løsninger (løypekart, GPS-varsel og sesonginfo)
4. Synlig kontroll med vekt på informasjon og veiledning.
5. Bedre og mer fleksible løypesystemer
6. Digitalisering av registrering, søknader og tillatelser
7. Tydeligere regler som er enklere å forstå og etterleve
8. Økt bruk av lokale ordensforskrifter fremfor straff

- ***Dette mener vi vil gi bedre resultater enn straffeskjerping***

Disse tiltakene vil gi bedre etterlevelse og tillit enn generell straffeskjerping.

Slik vi forstår det har politiet i dag store utfordringer med å skaffe personell til ledige stillinger, loven slik forslaget legger opp til, vil gi en allerede presset etat enda flere arbeidsoppgaver. Dette vil nødvendigvis måtte gå utover andre mere viktige oppgaver som er mer presserende enn dette. Vi tror at en med dette vil kunne risikere at en flytter ressurser fra alvorlig kriminalitet til snøscooter saker og det vil igjen svekke innbyggernes tillit til myndighetene.

Forslaget slik høringen viser skiller ikke mellom alvorlig miljøkriminalitet og små, uaktsomme avvik fra godkjente løyper, dette vil øke risikoen for at normal og akseptert bruk på denne måten nå vil bli kriminalisert.

Vi må bygge et regelverk som virker for folk – der de bor. Tillit og tydelige regler og lokale løsninger gir en mye bedre etterlevelse enn hva høye straffer vil gi.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Et sterkt strafferettslig regime vil nødvendigvis øke belastningen på rettsvesenet og gi høye samfunnskostnader. Den foreslåtte graderte modellen med forebygging og lokal forankring vil tvert imot være kostnadseffektiv, styrke beredskap og redusere konfliktnivået.

## **7. Konklusjon**

Vi støtter intensjonen om å motvirke miljø- og kulturmiljøkriminalitet, men **kan ikke støtte forslaget slik det foreligger og ber om at forslaget trekkes i sin helhet eller blir sterkt omarbeidet.**

Vi oppfordrer til dialog med for eksempel kommunene i Troms og da få til en kunnskapsbasert modernisering av regelverket som bygger på tillitt, legitimitet, og ikke minst lokal etterlevelse.

Vi anbefaler at lovforslaget **omarbeides** med:

- Klar differensiering mellom alvorlig og bagatellmessig lovbrudd.
- Skadebasert og rettssikker lovtekst.
- Gradert reaksjonssystem og styrket lokalt handlingsrom.
- Økt vekt på informasjon, forebygging og teknologi.
- Tydelige og enklere regler som er lett å forstå, samt å etterleve.
- Lokale forskrifter og ikke minst forholdsmessige sanksjoner, fremfor økte strafferammer.

- Digitalisering av registrering, søknader og tillatelser.

Et slikt regelverk vil bedre ivareta natur- og kulturverdiarven, og samtidig sikre rettferdighet, legitimitet og praktisk gjennomføring i distriktene.

Et strafferegime som av folk / brukerne oppleves som urettferdig gir ikke mindre ulovlig kjøring – det gir mer misnøye og mindre respekt for loven.

Vi stiller mer enn gjerne opp selv eller med andre til konstruktiv dialog med departementet, vi må få en lov som er til det beste for samfunnet, og ikke slik forslaget legger opp til.

Hatteng 13 februar 2026

Geir Varvik

Ordførere i Storfjord

Jill Olsborg Fagerli

Varaordfører i Storfjord