



Hasvik Rådhus,
9593 Breivikbotn
Mob: 90852916
E-post: bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no

Til

Klima- og miljødepartementet
v/statsråd Andreas Bjelland Eriksen

Sendt inn via regjeringen.no

Hasvik, 23. februar 2026

Høringsuttalelse - Forslag til endringer i regelverket om miljø- og kulturmiljøkriminalitet, herunder endringer i motorferdselloven

Vest-Finnmark Rådet er en allianse mellom de 7 kommunene Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger. Samlet har regionen en befolkning på ca. 43.000 innbyggere, noe som utgjør 55 % av det totale folketallet i Finnmark.

Vest-Finnmark Rådet har vedtatt følgende enstemmige høringsuttalelse i forbindelse med forslag til endringer i lovverk for miljø- og kulturmiljøkriminalitet:

Vest-Finnmark Rådet viser til Klima- og miljødepartementets høring om endringer i straffeloven § 242, heving av strafferammer og endringer i regelverket om miljø- og kulturmiljøkriminalitet, herunder forslaget om å heve strafferammen i motorferdselloven fra bøter til fengsel i inntil 1 år for alminnelige overtredelser og 2 år for grove overtredelser.

Vest-Finnmark Rådet støtter behovet for et oppdatert og helhetlig virkemiddelapparat mot alvorlige miljøkriminalitetstilfeller. Samtidig mener vi at flere av de foreslåtte endringene i straffenivå, særlig for motorferdselloven, er uforholdsmessig strenge, lite treffsikre, og svakt forankret i kunnskap om faktisk skadeomfang og risiko.

Dette særlig med tanke på aktivitet i landets nordlige områder, hvor motorferdsel har lang tradisjon og stor samfunnsmessig betydning. Det å beherske motorferdsel under arktiske forhold har i tillegg fått økt viktighet i dagens sikkerhetspolitiske situasjon, noe Forsvaret har pekt på som relevant del av den arktiske kompetansen som våre nordnorske vernepliktige ofte behersker bedre enn mange andre. Vi velger derfor å konsentrere vår høringsuttalelse om forslagene til endringer i motorferdselloven.

1. Overordnede merknader

Proporsjonalitet - straffen må stå i forhold til lovbruddets alvor

Departementets forslag innebærer en betydelig heving av strafferammene. Etter vår vurdering bryter dette med grunnleggende proporsjonalitetshensyn.

Departementet begrunner økningene med behovet for allmennprevensjon og harmonisering med andre miljørettslover. Men det er ikke dokumentert at strengere straff virker der oppdagelsesrisikoen er lav, noe også departementet selv beskriver grundig i sitt høringsnotat.

Ulikt skadepotensial - snø versus barmark

Vest-Finnmark Rådet mener at høringsnotatet ikke skiller tilstrekkelig mellom snø- og barmarkskjøring, selv om det er stor forskjell i skadepotensial:

- Snøkjøring etterlater normalt ikke varige spor og foregår på vinterføre hvor terrenget er beskyttet av snødekke.
- Barmarkskjøring kan gi reelle, varige terrengskader og bør derfor vurderes strengere.

Departementets generelle beskrivelse av «store skader i terreng» ved motorferdsel er treffende for barmark, men ikke for kjøring på snø. Når strafferammene likevel heves likt for begge forhold, skapes et ubalansert og lite kunnskapsbasert utgangspunkt.

Vi mener dette er et betydelig svakhetspunkt i forslaget, og at mangel på differensiering svekker både treffsikkerheten og legitimiteten hos befolkningen.

2. Lokalt selvstyre og differensierte forhold i Finnmark

Vest-Finnmark Rådet har tidligere understreket at bruk av motorferdsel, særlig snøskuter, er dypt integrert i regionens naturbrukskultur og nødvendigheter knyttet til bosetting, friluftsliv, næringsutøvelse og samisk kulturutøvelse (se vedlagte høringsuttalelse om forslag til endringer i motorferdselloven, datert 24. september 2024).

Forslaget om betydelig strengere sanksjoner står i fare for å:

- undergrave lokaldemokratiet
- redusere tilliten til forvaltningen
- treffe lovlig og nødvendig aktivitet
- ramme kulturutøvelse, sikkerhet og beredskap utilsiktet

Flere av utfordringene er allerede pekt på av blant andre Porsanger kommune, som viser til at statlig detaljstyring fremfor lokal kunnskap ofte gir lavere etterlevelse.

3. Straffeprosessuelle konsekvenser og inngrep i borgernes rettigheter

Departementet presiserer selv at høyere strafferammer gir politiet adgang til en rekke inngripende tvangsmidler, som:

- ransaking
- beslag og gjennomgang av kameraopptak
- teknisk sporing av kjøretøy (ved høyere strafferamme)
- kommunikasjonskontroll

Vest-Finnmark Rådet mener at bruk av slike metoder mot motorferdselssaker, særlig de mange tilfellene med lavt skadepotensial og fravær av fornærmede, er klart uforholdsmessig og kan svekke befolkningens tillit til politi og myndigheter.

4. Risiko for negative konsekvenser i rettssystemet

Strafferammer på fengsel inntil 1–2 år for brudd på motorferdselloven vil kunne utløse:

- mer omfattende etterforskning
- økt ressursbruk i politi og rettsvesen
- økte krav til bevis
- nye og mer inngripende etterforskningsmetoder
- redusert prioritering av alvorlig kriminalitet

Dette står ikke i forhold til de fleste overtredelser av motorferdselloven, som typisk er kortvarige, lavskadelige og uten varige miljøvirkninger.

5. Forslaget om å gjøre straffebestemmelsen i motorferdselloven mer generell

Departementet foreslår å identifisere og tydeliggjøre handlingsnormene som skal være straffbare. Vest-Finnmark Rådet mener dette kan være positivt for rettssikkerheten, men vil gjøre oppmerksom på at:

- en generell og teknisk vid straffebestemmelse kombinert med høye strafferammer øker risikoen for urettmessig harde reaksjoner
- differensiering mellom barmark og snø må innarbeides eksplisitt
- straff bør beholdes grove eller gjentatte brudd, særlig der faktisk skade foreligger
- øvrige tilfeller bør håndteres med overtredelsesgebyr eller lokale ordensforskrifter

6. Forskjellen mellom faktisk skade og potensiell skade

Departementet fremhever at ulovlig motorferdsel kan føre til forstyrrelser av dyreliv, terrengskader og forstyrrelser av friluftsliv.

Dette er riktig i noen tilfeller, men ikke i alle. Vest-Finnmark Rådet oppfordrer derfor til:

- Å knytte sanksjonsnivået til reelt skadeomfang, og ikke teoretisk risiko
- Å skille mellom:
 - faktisk terrengskade
 - fare for skade
 - kjøring utenfor løype uten skade
 - kjøring i snødekt terreng uten varige spor

Departementet må ha som mål å prioritere tiltak som virker, heller enn straff som symbolpolitikk.

7. Endelige anbefalinger fra Vest-Finnmark Rådet

Strafferammer:

Vest-Finnmark Rådet mener at dagens straffenivå i de fleste tilfeller kan videreføres. Ved grove overtredelser kan en økning i bøter eller fengsel i inntil 6 måneder vurderes, men departementets forslag om 1–2 år i fengsel er klart uforholdsmessig.

Differensiering:

Det må inn en klar distinksjon mellom snø og barmark, både når det gjelder:

- strafferamme
- vurdering av grovhet
- bruk av tvangsmidler
- terskel for overtredelsesgebyr vs. straff

Lokalt selvstyre:

Kommunene i Finnmark bør ha:

- full myndighet til å tilpasse regelverket
- rom for geografisk differensiering
- fleksibilitet til å tilpasse løypenett og bestemmelser etter lokale forhold

Prioritering av tiltak som virker:

Vest-Finnmark Rådet anbefaler å styrke:

- bedre og mer fleksible løypenett
- samarbeid mellom kommuner, utmarksnæringer, politiet og frivillige
- digitalisering av søknadssystemer
- informasjon og holdningsarbeid

Dette er tiltak som er mer virkningsfulle enn straffeskjerping.

8. Oppsummering og avsluttende kommentarer

Vest-Finnmark Rådet mener at departementets forslag til økte strafferammer for motorferdsel:

- ikke er proporsjonale
- ikke er tilstrekkelig kunnskapsbaserte
- ikke reflekterer forskjellen mellom barmark og snø
- vil svekke lokalt selvstyre
- vil redusere befolkningens tillit
- vil medføre uforholdsmessige inngrep i borgernes rettigheter
- vil flytte politiressurser fra alvorlig kriminalitet til mindre overtredelser
- vil kunne ramme samisk kulturutøvelse og lokal naturbrukskultur

Rådet ber derfor Klima- og miljødepartementet om å trekke forslaget om 1–2 års fengselsstraff for overtredelser av motorferdselsloven, og utarbeide et nytt og mer differensiert forslag hvor:

- snø og barmark behandles ulikt
- straff forbeholdes alvorlige eller skadevoldende forhold
- overtredelsesgebyr fortsatt er hovedvirkemiddel
- lokalt selvstyre styrkes
- kunnskap om nordnorske forhold og kulturutøvelse legges til grunn

Vest-Finnmark Rådet stiller gjerne til videre dialog om en mer treffsikker og kunnskapsbasert utforming av regelverket.

Spørsmål i sakens anledning kan rettes til rådets daglige leder i Vest-Finnmark Rådet, Bente O. Husby, på mobil: 90852916 eller e-post: bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no.

Med vennlig hilsen

Jan Morten Hansen (s)
Rådsleder
Vest-Finnmark Rådet

Bente Olsen Husby (s)
Daglig leder
Vest-Finnmark Rådet

Vedlegg:

Høringsuttalelse - NOU 2024 10 Ny motorferdsellov, datert 24. september 2024

Kopi:

Finnmarksbenken på Stortinget

Finnmark fylkeskommune v/fylkesordfører Hans-Jacob Bønå

Øst-Finnmark Rådet v/rådsleder Wenche Pedersen og daglig leder Ketil Steigen

Ávjovárri IPR v/rådsleder Anders S. Buljo

Vest-Finnmark Rådets medlemskommuner