

Alþingi
Erindi nr. P 141/1399
komudagur 7.2.2013



Umhverfis- og auðlindaráðuneytið
Skuggasundi 1
150 Reykjavík

Reykjavík, 7. febrúar 2013.

Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um náttúruvernd

Ferðaklúbburinn 4x4 gerir alvarlegar athugasemdir við frumvarp til laga um náttúruvernd. Ekkert samráð var haft við klúbbinn við undirbúning frumvarpsins, auk þess sem frestur til að skila inn athugasemdum var allt of stuttur. Vill Ferðaklúbburinn 4x4 óska eftir því í framtíðinni að tekið verði tillit til þess að frjáls útivistarfélag eru almennt skipuð fólki sem er í fullri vinnu.

Almennt um frumvarpið

Í frumvarpinu er ákveðnum útivistarhópum ítrekað mismunað eftir ferðamáta. Ekkert tillit er tekið til hópa eins og fatlaðra, aldraðra, né fólks með ung börn sem ekki geta heilsu sinnar vegna farið um hálendið fótgangandi. Bent skal á að veðurfar á hálendinu er óútreiknanlegt. Nægir að benda á veðurhaminn í september 2012 þegar óveður og snjókoma kom flestum landsmönnum á óvart og olli miklum hremmingum og tjóni.

Samkvæmt frumvarpinu er ráðherra falið óhóflegt vald til að banna og boða eftir eigin geðþótta. Honum er meðal annars heimilað að banna umferð ákveðinna hópa, t.d. ef hann telur að þeir geti valdið öðrum óþægindum án þess þó að það sé skilgreint frekar hvað teljist óþægindi. Engin skilyrði eru fyrir því hvaða forsendur þurfi að liggja að baki. Ráðherra þarf samkvæmt frumvarpinu ekki að hafa samráð við neinn og það er í andstöðu við almennar reglur stjórnsýsluréttar, meðal annars rannsóknarreglu, tilkynningarreglu og meðalhófsreglu. Með heimildinni er gífurlega mikið vald lagt í hendur ráðherra og á mjög óvenjulegan hátt miðað við það sem unnið hefur verið að í lagasetningu hér á landi undanfarna áratugi. Það verður að tryggja þeim sem ætlað er að fara eftir lögum aðgang að greinargóðum upplýsingum um eftir hverju á að fara. Einnig þarf að vera á hreinu hvaða lög landsins gildi hverju sinni. Leikreglunar þurfa að vera skýrar. Það eru þær ekki með þessu frumvarpi að þessu leyti. Ákvarðanir stjórnvalda þurfa að vera rökstuddar og byggjast á málefnalegum sjónarmiðum.

Eins vantar skilgreiningar á hugtökum eins og einvera, næði og óþægindi. Það, að hugtök skuli ekki vera skilgreind, býður heim hættunni á því að mismunandi túlkun komi upp, jafnvel að stjórnvöld eða hagsmunaaðilar túlki sama hugtakið á mismunandi hátt.

Um einstakar greinar frumvarpsins:

1. grein. Markmið laganna

Markmið frumvarpsins er göfugt, einkum a., b. og c. liður 1. greinar. Mætti ætla að þessi grein tryggði öllum almenningi jafnan rétt til umferðar um landið, óháð ferðamáta eða líkamlegum burðum. Þó er ljóst að öðrum greinum frumvarpsins að þessi markmið eru ekki höfð að leiðarljósi og greinin því marklaus.

5. grein. Skilgreiningar

Skilgreiningar eru almennt óljósar og túlkanlegar á marga vegu. Þá vantar skilgreiningar á ýmsum algengum hugtökum, m.a. hvað teljist víðerni og ósnortin víðerni. Eins má velta fyrir sér hvernig túlka má hugtök eins og einvera, næði og óþægindi sem þó eru notuð til að veita ráðherra aukin völd.

Almennt um IV. kafla frumvarpsins

Ferðaklúbburinn 4x4 mótmælir þeirri túlkun á almannarétti sem viðhöfð er í frumvarpinu og telur eðlilegt að túlka hann með eftirfarandi hætti:

Með almannarétti er annars vegar átt við réttindi manna til yfirferðar um landið og umgengni við náttúruna, þar með talið nýtingarrétt almennings og hins vegar þær réttarreglur sem um það efni gilda, en þessi réttur almennings kallast jafnan umferðarréttur.¹ Frá fornu fari hafa verið reglur um umferðarrétt almennings í íslenskum lögum, sbr. nokkur ákvæði Jónsbókar frá 1281. Má þar benda á búnaðarbálk Jónsbókar, t.d. búnaðarbálk 32 þar sem segir m.a. „Ef þjóðvegur liggur að garði manns, þá skal hlið á vera hálftrar fimmtu álnar breitt og hjarragrind fyrir, og rimlar í svo að fénaður megi eigi smjúga. Okar tveir á endum en krossband í miðju, þá er grind gild.“² Auk laga og reglna hafa myndast venjur um rétt almennings til umferðar um landið og umgengni við náttúruna. Í núgildandi náttúruverndarlögum nr. 44/1999 er fjallað um almannarétt í III. kafla laganna án þess að hugtakið sé sérstaklega skilgreint. Almennarétturinn er nátengdur umferðarrétti og má segja að efni þessara réttarsviða sé svo tengt að annað verði ekki til án hins.

Um umferðarrétt almennings er fjallað í ungri fræðigrein lögfræðinnar, umhverfisréttinum. Umhverfisréttur hefur verið skilgreindur sem safn réttarreglna sem fjalla um vernd umhverfis okkar í víðtækum skilningi. Umhverfisrétturinn hefur þó mikil tengsl við aðra grein lögfræðinnar, eignaréttinn, enda fjallar umhverfisrétturinn um þær skorður sem eignaréttinum eru settar til verndar umhverfinu. Umferðarréttur almennings fellur því í raun undir þessi tvö

¹ Páll Sigurðsson. (1995). Bls. 9-10

² Már Jónsson. (2004). Bls. 179.

réttarsvið, umhverfisrétt og eignarétt, þar sem almannaréttur hefur í för með sér takmarkanir á eignarétti.³ Aðrir fræðimenn líta svo á að umhverfisrétturinn hafi almennt verið skilinn frá eignaréttinum og sé nú sjálfstæð fræðigreinin. Umhverfisrétturinn sé safn af reglum sem takmarka eignarráð manna yfir fasteignum og beri æ meir keim af því að vera blanda af ríkisbundum réttarreglum og reglum þjóðaréttar.⁴

Af ofansögðu má vera ljóst að almannaréttur er nokkurskonar blanda sem getur fallið undir hvort heldur sem er allsherjarrétt og einkarétt eftir eðli máls. Þessi svið geta því skarast að einhverju leyti.

Í riti sínu Eignaréttur fjallar Gaukur Jörundsson um félagslega náttúruvernd, en megininntak hennar er umferðar- og dvalarréttur almennings úti í náttúrunni, má því segja að félagsleg náttúruvernd sé aðeins annað hugtak á almannarétti, eða lögvörðum heimildum almennings til umferðar um fósturjörð sína. Gaukur flokkar félagslega náttúruvernd niður í fjóra undirflokkka. Það er í fyrsta lagi umferðarrétt almennings, í öðru lagi berjatínslu, í þriðja lagi þjóðgarða og í fjórða lagi fólkvanga. Má segja að umferðarrétturinn sé grundvöllur fyrir því að hægt sé að njóta annarra gæða sem í almannaréttinum felast.⁵ Stundum hefur það verið sagt að almannaréttur sé í raun þriðja form eignarráða, þar sem allir landsmenn hafi vissan rétt til hagnýtingar á tiltekinni eign innan lögmætra marka án þess að réttinum fylgi hefðbundinn einkaeignarréttur. Sem dæmi um rétt sem fellur undir þessa tegund eignarráða má nefna þann rétt sem nefndur er í 1. gr. laga nr. 116/2006 um stjórn fiskveiða þar sem hann fellur að öllu líkindum undir þessa tegund eignarráða. Verður þó að gera þann fyrirvara við þessa tegund eignarráða í ljósi dómafordæma að almannaréttur nýtur líklega enngar verndar sem eignarréttur í skilningi 72. gr. stjórnarskrárinnar, þó öðru máli kunni að gegna um atvinnuréttindi sem honum tengjast.⁶

Ferðaklúbburinn 4x4 gagnrýndi mjög þá túlkun nefndarinnar sem skipuð var til ritunar Hvítbókar og er undirbúningur draga þessara á Almannaréttinum. **Nefndin kys að túlka almannaréttinn mjög þröngt í Hvítbók, einungis út frá fornum rétti manna til frjálsrar farar um landið og tengir það eingöngu þeim ferðamáta sem tíðkaðist á öldum áður, þ.e. umferð gangandi, ríðandi, á skíðum, sleðum og bátum. Vélknúin umferð falli því ekki undir almannarétt að mati nefndarinnar.** Jafnframt telur nefndin að mikilvægi almannaréttarins í nútíma samfélagi liggi líklegast í því að eiga kost á að njóta útivistar í náttúrunni í kyrrð og næði. Nefndin skilgreinir hugtakið útivist ennfremur mjög þröngt og einskorðast það við för og dvöl úti undir beru lofti í náinni snertingu við landið sem farið er um. Verður að segja að þarna endurspeglast enn og aftur sú staðreynd að nefndin var samansett af fólki með mjög einsleitar skoðanir, sömu upplifanir og hugsjónir. Nefndin dregur enn og aftur fram huglæga niðurstöðu um að kyrrð og næði sé mikilvægasti þáttur almannaréttarins í dag. Verður að telja að þetta sé eingöngu skoðun þessa fámenna hóps sem

³ Ívar Pálsson. (1998). Bls. 19-20

⁴ Víðar Már Matthíasson. (2008). Bls. 36.

⁵ Gaukur Jörundsson. (1982-1983). Bls. 67-69.

⁶ Eiríkur Tómasson. (2004). Bls. 3.

að Hvítbók stóð. Engar rannsóknir liggja að baki ýmsum fullyrðingum. Upplifun þeirra sem ferðast um á annan hátt en á gönguskóm er algerlega fyrir borð borin.

Eðlilegt er að réttarreglur taki breytingum eftir þeim tíðaranda sem ríkir hverju sinni. Megininntak almennaréttarins var frá upphafi að greiða fyrir samgöngum milli landsvæða og landshluta. Ekki hafa verið færð nein efnisleg rök fyrir því að þetta megininntak almennaréttarins hafi breyst í gegnum aldirnar. Eðlilegasti hlutur væri því að samgöngumáti nútímans, þ.e. vélknúin umferð, félli inn í almennarétt og viðurkenndur yrði réttur vélknúinnar umferðar til farar um landið.

Nefndin telur þó ljóst að almennarétturinn yrði ekki túlkaður svo að hann veitti fólki almennan rétt til farar á vélknúnum ökutækjum um fjöll og firmindi utan skipulagðs vegakerfis. Ferðaklúbburinn 4x4 getur á vissan hátt tekið undir þá túlkun að almennarétturinn veiti ekki heimild til farar um fjöll og firmindi utan vega enda hefur utanvegaakstur lengi verið bannaður og um það atriði er enginn ágreiningur. Hins vegar bendir Ferðaklúbburinn 4x4 á að ekki hefur verið um skipulagt vegakerfi að ræða nema í byggð. Því sé rétt, ef menn vilja skipuleggja allt vegakerfið, að allar slóðir verði skráðar og settar undir skipulag, ekki einungis þær slóðir sem þröngur hópur manna samþykkir. Mikilvægt sé að slík vinna fari fram í samstarfi þeirra sem slóðirnar nota og hafa notað í áratugi.

Megináhersla Ferðaklúbbsins 4x4 er sú að allir eigi jafnan rétt á að ferðast um landið, óháð fararmáta og ekki sé réttlæt看legt að loka heilu landsvæðunum fyrir öðrum en gangandi. Landsvæði er annað hvort opið eða lokað allri umferð.

18. grein. Réttindi og skyldur almennings

Um 18. grein er vísað til þess sem ritað er almennt um IV. kafla hér að ofan.

19. grein. Umferð gangandi manna

Ferðaklúbburinn 4x4 telur varhugavert að heimilt verði að takmarka eða banna með merkingum við hlið og stiga för manna og dvöl á afgirtu og óræktuðu eignarlandi í byggð ef það er nauðsynlegt vegna nýtingar þess. Enn fremur að sé skógrækt styrkt með opinberu fé skuli kveða svo á í samningi við eiganda eða rétthafa lands að hann tryggi almenningi með reglum sem hann setur frjálsa för um landið eftir að fyrstu stigum skógræktar er lokið.

Bæði þessi atriði bjóða heim hættunni á því að þau verði misnotuð á þann hátt að eigendur lands takmarki umferð almennings eftir eigin geðþótta. T.d. með því að afmarka afgirt óræktuð eignarlönd til ákveðinnar nýtingar sem heimili lokun án þess að á baki liggi raunveruleg breyting á nýtingu.

20. og 21. grein. Umferð hjólandi manna og ríðandi og umferð um vötn

Í báðum þessum greinum er ráðherra og Umhverfisstofnun falið óhóflegt vald til að setja í reglugerðir eða ákvarðanir ákvæði um höft á umferð manna.

22. grein og 23. grein. Heimild til að tjalda og takmörkun á tjöldun

Ferðaklúbburinn 4x4 mótmælir því að ákveðin gerð viðlegutjalda sé tilgreind, þ.e. göngutjöld (utan alfaraleiða) og hefðbundin viðlegutjöld (við alfaraleiðir). Þetta veldur óþarfa ruglingi. Einstaklingur fer í ferð um landið á bílnum sínum og hyggst gista í tjaldi en algengt er að ferðalög um landið séu blanda af bílferð og gönguferð. Samkvæmt lögnum þarf hann að hafa með sér tvö tjöld, göngutjald og viðlegutjald. Hann má sem sagt ekki tjalda göngutjaldinu sínu ef hann hyggst gista við alfaraleið. Ef hann á til dæmis bara jöklatjald, þá þarf hann að kaupa sér tvö tjöld til viðbótar ef hann vill gista bæði við alfaraleið og utan alfaraleiðar. Þetta flækjustig er alger óþarfi og ekki til þess fallið að hægt sé að fara eftir lögnum. Svona lög eru einskis virði og til þess fallin að minnka virðingu almennings fyrir þeim. Hver á að framfylgja þessum ákvæðum? Hver er refsingin við því ef ferðamaðurinn tjaldar jöklatjaldinu sínu utan alfaraleiða? Breytist jöklatjaldið í göngutjald ef hann getur borið það með sér? Má hann ekki nota jöklatjaldið sitt utan alfaraleiðar, t.d. á jökli? Ef hann dregur sleða sem geymir jöklatjaldið má hann ekki nota það og verður því að grafa sig í fönn því þetta er hvorki göngutjald eða hefðbundið viðlegutjald!

Í frumvarpinu segir m.a.: „Þegar tjaldað er skal ætíð virða ákvæði 31. gr. um bann við akstri utan vega og gæta þess að valda ekki skemmdum á vettvangi.“

Hvað á þetta að þýða? Þarna kemur greinilega fram andúð gagnvart þeim sem nota bíla til ferðalaga. Eða er verið að segja að ekki þurfi sérstaklega að virða ákvæði 31. gr. um bann við akstri utan vega þegar ekki er verið að tjalda? Auðvitað á alltaf að virða ákvæði 31. greinar um bann við utanvega akstri eins og aðrar greinar þessara laga sem og allra annarra laga í landinu. **Rétt er því að fjarlægja þetta umvöndunarákvæði úr frumvarpinu.**

26. grein. Girðingar

Ferðaklúbburinn 4x4 fagnar því að tillit hafi verið tekið til athugasemda um hlið á alla stíga að undanskyldum göngustígum.

Almennt um V. kafla. Akstur utan vega og á vegslóða

Ferðaklúbburinn 4x4 mótmælir þeirri skilgreiningu að umferð vélknúinna farartækja falli ekki undir almannarétt og vísast þar til athugasemda við IV. kafla hér að framan.

Það er sí endurtekið í Hvítbók, sem var grunnurinn að þessu frumvarpi, að ein stærsta ógn við náttúru Íslands væri ólöglegur akstur utan vega og að utanvegaakstur hafi stóraukist á undanförunum árum.

Ferðaklúbburinn 4x4 telur þessar fullyrðingar algerlega órökstuddar. Engar rannsóknir eða gögn liggja að baki þessum fullyrðingum heldur eingöngu tilfinning eða huglægt mat. Óásættanlegt er að fagleg nefnd á vegum ráðuneytis kasti fram svona fullyrðingum án þess að kanna málið með rannsóknum og mælanlegum viðmiðum. Ennfremur má benda á að fullyrðingar nefndarinnar stangast á við

fullyrðingar Svandísar Svavarsdóttur umhverfisráðherra þar sem hún telur að tilvikum um utanvegaakstur hafi fækkað um 15-30% milli árunna 2009 og 2010⁷.

Ferðaklúbburinn 4x4 bendir á að oft á tíðum er verið að nota sömu gömlu utanvegaakstursförin til að benda á ljótan utanvegaakstur og ætíð látið og talað eins og um sé að ræða ný för. Þetta er bæði ófaglegt, ómálefnalegt, auk þess að vera hreinar blekkingar og þess vegna ólöglegt. Engar skilgreiningar eru til um það í gildandi lögum hvernig á að mæla utanvegaakstur. Vel má vera að meiri upplýsingar liggi fyrir um utanvegaakstur síðustu árin en sú vitneskja segir ekki til um hvort utanvegaakstur sé meiri en áður því upplýsingar liggja ekki fyrir um hve mikill utanvegaaksturinn var á árum áður. Í frumvarpinu er því byggt á afar óljósum forsendum og alls ekki málefnalegum, hvað þá faglegum. Þá liggur heldur ekki fyrir hvernig ætlunin er að mæla þetta í framtíðinni. Það væri ófullnægjandi að nota þann mælikvarða að telja þá sem fá á sig árlegan dóm vegna utanvegaaksturs. Gerð er krafa um að í nýjum náttúruverndarlögum verði tekinn af allur vafi um það hvernig mæla eigi utanvegaakstur.

Utanvegaakstur er bannaður að íslenskum lögum. Í umferðarlögum nr. 50/1987, 5. gr. a, segir að í þéttbýli megi ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúnu ökutæki utan vega á svæði sem ekki er ætlað fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Að öðru leyti gildir ákvæði náttúruverndarlaga nr. 44/1999 en þar segir í 17. gr. „Bannað er að aka vélknúnum ökutækjum utan vega. Þó er heimilt að aka slíkum tækjum á jöklum, svo og á snjó utan vega, utan þéttbýlis svo fremi sem jörð er snævi þakin og frosin“. Þetta ákvæði 17. gr. er þrenging frá því sem var í 16. gr. náttúruverndarlaga nr. 93/1996 en þar var akstur utan vega og merktra slóða óheimill þar sem hætta var á náttúruspjöllum. Var því meginreglan sú að akstur utan vega var leyfilegur ef það olli ekki náttúruspjöllum.⁸

Í athugasemdum við frumvarp til laga nr. 44/1999 um náttúruvernd segir að með setningu 17. gr. nýrra laga sé verið að setja skýrar reglur við banni við akstri utan vega og vilji löggjafans sá að þrengja og skýra reglurnar frá því sem var í eldri lögum um náttúruvernd. Einnig er þar vakin sérstaklega athygli á því að það sé ekki skilyrði fyrir refsinaemi verknaðarins að spjöll hafi orðið á náttúru landsins.⁹ Í 4. gr. reglugerðar nr. 528/2005 er jafnframt áréttað að akstur utan vega sé bannaður nema á snævi þakinni og frosinni jörð, svo framarlega sem náttúruspjöll hljótist ekki af.

Í 5. gr. reglugerðarinnar eru ennfremur taldar upp undanþágur frá banni við utanvegaakstri en þær eru akstur vegna starfa við landbúnað á ræktuðu landi. Einnig er heimilt að aka utan vega á landi, utan miðhálandisins, sem sérstaklega er nýtt sem landbúnaðarland ef ekki hljótast af því náttúruspjöll. Einnig ef nauðsyn krefur að aka vélknúnum ökutækjum utan vega vegna starfa við landgræðslu og heftingu landbrots, línulagnir, vegalagnir, lagningu veitukerfa, björgunarstörf, rannsóknir, landmælingar, hreindýraveiðar og landbúnað enda sé ekki unnt að framkvæma viðkomandi störf á annan hátt. Þó skal í slíkum tilfellum viðhafa sérstaka aðgát til að draga úr hættu á náttúruspjöllum, hafa fullnægjandi útbúnað til akstursins og leita leiða til að flytja efni og annað sem til þarf á þann hátt að ekki sé þörf á akstri utan vega.

Þessar undantekningar frá banni við utanvegaakstri eru afskaplega athyglisverðar frá sjónarmiði náttúruverndar. Spyrja má af hverju réttlætandi sé að spilla náttúrunni ef þau spjöll eru hluti af t.d. atvinnurekstri bænda eða hluti af starfsemi veitufyrirtækis. Ef um náttúruspjöll er að ræða þá ætti að taka á þeim á sama hátt í öllum tilvikum. För eftir utanvegaakstur við línulagnir, við sauðfjárleitir eða

⁷ Sjá vef umhverfisráðuneytisins <http://www.umhverfisraduneyti.is/radherra/raeturoggreinarss/nr/1897>

⁸ Ívar Pálsson. (1998). Bls. 33.

⁹ Alþingistiðindi 1998-99, 123. Löggjafarþing. A. Þingskal 848, bls. 3507-3569.

hvað annað hljóta að vera jafnslæm og önnur för eftir t.d. fákunnandi ferðamann. Þessi tvískinnungur í lagaákvæðunum er afar ámælisverður. Ferðaklúbburinn 4x4 fullyrðir að þegar ummerki finnast um löglegan utanvegaakstur eru ferðamenn oft samtundis bornir þungum sökum. Gerð er krafa um að í nýjum náttúruverndarlögum verði með skýrari hætti aðgreint hvað telja eigi ólögmetan utanvegaakstur og hvað lögmetan.

Bent er á að það liggja engar rannsóknir fyrir um hve stór hluti ummerkja um utanvegaakstur hafa orðið til vegna umferðar þeirra hópa sem falla undir undanþáguákvæði laganna. Það er því nokkuð skýrt að akstur utan vega er bannaður nema í undantekningartilfellum. Sakfelling vegna aksturs utan vega ætti jafnframt að vera nokkuð auðsótt, þrátt fyrir gagnstæða skoðun þeirra sem að Hvítbók stóðu. Gagngerar breytingar á 17. gr. núgildandi náttúruverndarlaga eru því óþarfar að mati Ferðaklúbbsins 4x4. Hins vegar mætti taka til athugunar að rýmka heimildir til aksturs í náttúruverndarlögum, t.d. á áreyrum því samkvæmt núgildandi lögum er í raun óheimilt að leita að öruggu vaði yfir jökulá með því að aka niður eða upp áreyrar. Því er t.d. ómögulegt að komast inn í Húsadal eða Langadal í Þórsmörk án þess að stunda ólöglegan utanvegaakstur þar sem Krossá breytir sér stöðugt og vaðið því ekki endilega á þeim stað sem vegur leiðir ferðamenn að ánni enda alls ekki víst að vaðið sé á sama stað frá degi til dags.

Í Hvítbók er engu að síður lagt til að gerðar verði breytingar á skilgreiningu á vegi í frumvarpinu. Því er haldið fram að slíkt sé nauðsynlegt þar sem illa hafi gengið að fá sakfellingu vegna utanvegaaksturs. Þessu hafnar Ferðaklúbburinn 4x4. Þeir sýknudómar, sem Ferðaklúbburinn 4x4 hefur skoðað, hafa fallið um sjálfa sig vegna þess að mistök hafa verið gerð í ákæru eða rannsókn málanna. Einbeita ætti sér að því að taka á þeim málum í stað þess að koma því á að enn fleiri og mismunandi skilgreiningar verði til á hugtakinu vegur.

Sem dæmi má nefna dóm Héraðsdóms Suðurlands í málinu S-460/2006. Þar var ákært fyrir umferðarlagabrot og utanvegaakstur þar sem A hefði, síðdegis laugardaginn 3. júní 2006, ekið torfærubífhjólinu x án lögboðins skráningarmerkis utan vega í suðurátt eftir ómerktum slóða í vesturhlíð Hengils á Ölfusafrétti, sveitarfélaginu Ölfusi.

Í ákærunni var sérstaklega tekið fram að ákært væri fyrir akstur á slóða, en sýslumaður ákærir fyrir akstur utanvega á slóðanum. Fram kom fyrir dóminum að slóðin væri augljós í náttúrunni og greinilega ekki ný. Slóðin var vissulega ómerkt, þ.e. hvorki voru merkingar um að umferð eftir henni væri heimil, né óheimil en í umferðarlögum er ekki gerður áskilnaður um að vegur þurfi að vera merktur á einhvern tiltekinn hátt til að falla undir skilgreininguna vegur. Var slóðin því talin vera vegur í skilningi laganna og tekið fram að ekki væri tilgangur náttúruverndarlaga að banna fólki að ferðast um landið á þeim slóðum sem væru til og ökumaður því réttilega sýknaður af ákæru um utanvegaakstur.

Í málinu S-466/2006 fyrir sama dómi var ákært fyrir utanvegaakstur. Voru aðilar málsins stöðvaðir í þyrilueftirliti og taldir vera að aka utan vega. Undir rekstri málsins kom fram að engar skýrslur voru teknar af ákærðu, málið hafi sem sagt ekki verið rannsakað frekar áður en ákæra var gefin út. Jafnframt kom fram að myndbandsupptaka, sem sögð var tekin af LHG, fannst ekki þegar til átti að taka. Vitni, lögreglumaður, bar við að samkvæmt hans mati hefði verið um utanvegaakstur að ræða en engar starfsreglur eða verklagsreglur væru til um það

hvernig meta ætti utanvegaakstur en hann teldi að ef vegur væri ekki lagður af ökutækjum eða einhverju slíku og samþykktur af þar til bærum yfirvöldum þá teldi hann það ekki veg. Nokkur vitni báru að umrædd slóð hefði verið ekin í allt að 25 ár. Í dómsorði segir að við fyrrgreinda slóð hafi engar merkingar verið sem bönnuðu akstur vélknúinna ökutækja en full þörf væri á slíkri merkingu ef banna ætti akstur á slóðinni, þar sem um greinilega og þekkta slóð væri að ræða sem notuð hefði verið til margra ára.

Í málinu S-467/2006 við sama dómstól var ákært fyrir akstur utanvega. Í ljós kom að báðir ákærðu í því máli reyndust vera á gamalli slóð sem merkt var, m.a. á gömul kort Landmælinga. Einnig kom fram í málinu að vitað væri að fjölmargar slóðir væru ekki merktar inn á kort. Dómarinn tók heldur ekki undir þau sjónarmið ákærvaldsins að þar sem slóðin væri hvorki á ábyrgð Vegagerðarinnar né einkavegur þá væri slóðin þar af leiðandi ekki vegur.

Allnokkra svipaða dóma má finna þar sem einfaldlega hefur ekki verið vandað til rannsóknar eða þá að verið er að reyna að sakfella fyrir akstur á slóð sem er ákærvaldinu ekki þóknanlegt að ekið sé á, þrátt fyrir áratuga umferð. Nær væri að eyða orkunni í að koma í veg fyrir raunverulegan utanvegaakstur þar sem verið er að mynda nýja slóða eða valda spjöllum á náttúrunni, með því að efla fræðslu og merkingar.

Einnig verður að taka tillit til þess að óblíð náttúra landsins eyðir ummerkjum vega jafnvel á hverju ári eða oft á ári. Dæmi um slíka vegslóðir má nefna flæðurnar á Gæsavatnaleið sem hverfa jafnvel milli daga og sandana við Öskjusvæðið. Það, að vegur hverfi, hafa dómstólar engu að síður túlkað sem svo að um veg sé að ræða ef hann er hluti af þekktri leið. Sem dæmi má nefna Hæstaréttardóm. í máli nr. 331/2006.

Þar var deilt um hvort leið, sem ákærði ók, gæti talist vegur í skilningi laga. Var litið til þess við ákvörðun um hvort um veg væri að ræða að umrædd leið hafði verið farin áratugum saman af selveiðimönnum og til að sækja rekavið. Var leiðin merkt inn á kort frá 1988, gefnu út af Landmælingum Íslands og Kortagerðarstofnun bandaríska varnarmálaráðuneytisins en kortin voru aðgengileg almenningi. Athyglisverður er rökstuðningur, sem fram kemur í dómnum, um það hvort ákærði hafi talist brjóta gegn 17. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 í refsímáli þessu, enda verður að skýra allan skynsamlegan vafa um það atriði ákærða í hag. Breytir engu í því sambandi þótt hlutar vegar slóðans kunni að vera undir vatni vegna sérstakra aðstæðna á sandinum, en fyrir liggur að hann er fær að minnsta kosti sumum ökutækjum. Verður ákærði þegar af þessari ástæðu sýknaður af refsikröfu ákærvaldsins.

Sú afstaða sem fram kemur í Hvítbók um að skilgreina þurfi vegi með öðrum og nýjum hætti er stórhættuleg í lagatæknilegu tilliti. Þessi afstaða býður þeirri hættu heim að geðþótti ráði fremur en skynsemi. Það er aðför að einu af grundvallaratriðum réttarríkisins.

Varðandi kortagrunn um vegi og vegslóða

Sú meginregla hefur verið við lýði í íslensku réttarfari, líkt og gerist í frjálsum lýðræðisríkum, að það sé leyft sem ekki er sérstaklega bannað. Í frumvarpinu er þessu hins vegar öfugt farið og mælst til að öfug regla verði tekin upp, það er að segja að það sem ekki er leyft sé bannað.

Þetta er t.d. gert með því að leggja til að komið verði á gagnagrunni sem tilgreini alla þá vegi og slóða sem aka má um en ólöglegt verði að fara um aðra slóða, slíkt jafngildi utanvegaakstri.

Ferðaklúbburinn 4x4 gerir alvarlegar athugasemdir við þessa grundvallarbreytingu.

Alvarlegt mál er ef ferðamaður er jafn ólöglegur á vegi/slóða sem ekinn hefur verið áratugum saman og í ósnortinni og gróinni náttúru, af þeirri ástæðu einni að slóðinn er ekki inni á hinu eina algilda korti. Hætta er á að slóðar „gleymist“ eða hljóti ekki faglega meðferð, t.d. vegna þekkingarskorts þeirra sem að skráningu kortagrunns vinna og lendi þar með ekki inni á korti. Það er því ekki ólíklegt að þau atvik komi upp að fjölskylda verði sakfelld fyrir utanvegaakstur á slóða sem þau hafa farið árum saman vegna þess eins að hann er ekki á viðurkenndu korti þó hann sé á eldri kortum.

Þess ber jafnframt að geta að ef allir slóðar eiga að vera lokaðir, sem ekki hljóta þá náð að lenda á viðmiðunarkortinu, er sú skylda lögð á herðar þar til bærra aðila að merkja eldri slóða sem lokaða með fullnægjandi hætti, en ekki með steinhleðslu eða máluðum skilaboðum á tréskilti eins og tíðkast, t.d. víða í Vatnajökulsþjóðgarði. Ferðaklúbburinn 4x4 fullyrðir að ógerningur sé að gera slíkt með fullnægjandi hætti nema í verkefnið verði lagðar háar fjárhæðir og mikil vinna ár hvert. Ferðaklúbburinn 4x4 telur að ef slíkir fjármunir eru til í ríkiskassanum um þessar mundir væri þeim betur varið til fræðslu almennings um umgengni við náttúruna og ferðalög til að sporna við náttúruspjöllum af völdum jafnt gangandi umferðar sem og annarrar umferðar. Ferðaklúbburinn 4x4 er til viðræðu um að fá félagsmenn til að leggja til bíla og leikara ef vilji er til að búa til fræðslumyndir eða fræðsluauglýsingar, rétt eins og klúbburinn hefur gert þegar slóðar hafa verið GPS-mældir á undanförunum árum.

Ferðaklúbburinn 4x4 telur að réttaröryggi hins almenna ferðamanns, sem ferðast öðru vísi en fótgangandi, á skíðum eða skautum sé fyrir borð borið, nái drögin fram að ganga. Í fyrsta lagi er um viðsnúning að ræða frá því sem almennt gerist í íslenskum rétti að allt sé leyft sem ekki er sérstaklega bannað. Í öðru lagi er hætt við óvissu um hvort slóð sé opin eða lokað þegar að henni er komið og hætta á að fólk brjóti af sér þó það sé í góðri trú um að það sé að aka á opnum slóða. Í þriðja lagi er óásættanlegt að almenningur þurfi að hafa sérstök kort af ákveðinni útgáfu auk þess að hafa siglingafræðiþekkingu til að geta staðsett sig örugglega rétt á kortinu svo það fái notið íslenskrar náttúru í fullvissu um að það sé ekki að brjóta lög.

31. grein. Akstur utan vega og á vegslóðum

Það er mat Ferðaklúbbsins 4x4 að ráðherra og Umhverfisstofnun sé falið óhóflegt vald til að banna akstur á jöklum, frosinni og snævi þakinni jörð. Að heimila lokun þar sem hætta er á óþægindum fyrir aðra sem þar eru á ferð verður að telja afar opna og óskilgreinda heimild til þessara aðila. Á hvaða grundvelli á að meta hver veldur hverjum óþægindum?

Bent skal á að jörð getur verið ófrosin þó yfir henni sé þriggja metra snjólag og því engin hætta á náttúruspjöllum. Ekki er lengra síðan en í byrjun september að landsvæði fóru bókstaflega á kaf í snjó og ljóst að jörð undir var ófrosin. Þau vélknúnu ökutæki sem notuð eru við akstur á snjó eru hönnuð til þess að fljóta ofan á snjó. Ljóst er að samkvæmt

núgildandi náttúruverndarlögum og því frumvarpi sem hér liggur fyrir, að óheimilt er að valda spjöllum á landi vegna aksturs utanvega. Að heimila ráðherra í reglugerð að banna akstur á jöklum og snævi þakinni jörð þar sem hætta er á náttúruspjöllum er í raun hjákátleg heimild því ljóst má vera að snjóalög geta breyst á nokkrum klukkustundum og þar sem hætta er á náttúruspjöllum í dag getur verið hættulaust á morgun. Gera verður ráð fyrir að almenningur hafi enn til að bera skynsemi til að meta aðstæður. Í stað þeirrar reglu sem lögð er til með frumvarpinu ætti að leggja fé í kynningarstarf til að gera ferðafólki ljósa ábyrgð sína þegar það metur hvenær hætta er á náttúruspjöllum.

Nú hefur fjöldi aðila og stofnana heimild til að aka utan vega í lögmætum tilgangi og engar kvaðir um að þeir þurfi að tilkynna eða halda utan um hvar og hvenær lögmætur utanvegaakstur átti sér stað. Það er skoðun Ferðaklúbbsins 4x4 að rík tilkynningarskylda, eða í það minnsta skráningarskylda, hljóti að liggja á herðum þeirra stofnana og fyrirtækja sem fá undanþágur til aksturs utan vega, enda eru fyrir því dæmi að ferðafólki hefur verið eignuð skemmdarverk er hafa hlotist af völdum löglegs aksturs utan vega. Erfitt gæti verið að ætlast til þess af einstaklingum að skrá slíkan akstur en ætla mætti að stofnanir og fyrirtæki, sem þurfa að aka reglulega utan vega, séu vel í stakk búin til þess. Einnig mætti efla söfnun gagna um skemmdir vegna aksturs utan vega og safna í opinberan gagnagrunn þar sem hægt væri að fá töluleg og mælanleg gildi á utanvegaakstri.

32. grein. Kortagrunnur um vegi og vegslóða

Til viðbótar við almennar athugasemdir við V. kafla frumvarpsins gerir Ferðaklúbburinn 4x4 eftirfarandi athugasemdir:

Gerð kortagrunnsins skal vera í höndum Landmælinga Íslands sem jafnframt annast uppfærslu hans í samræmi við reglur sem ráðherra setur. Samkvæmt lögum um Landmælingar Íslands, er stofnuninni bannað að gefa út vegakort á pappírformi og er því miðlægi gagnagrunnur Landmælinga nánast eingöngu aðgengilegur ferðamönnum á netinu, það er að segja heima í stofu fyrir framan tölvuna. Samkvæmt þessum hugmyndum er allri ábyrgð um dreifingu gagnanna varpað yfir á lögaðila í kortagerð, sem síðan koma til með endurnýja kort á pappír með tilheyrandi kostnaði fyrir notendur. Ferðaklúbburinn 4x4 leggur því til að ný kortagögn verði endurgjaldslaus.

Uppfærsla kortagrunnsins skal vera í samræmi við reglur sem ráðherra setur. **Ferðaklúbburinn 4x4 leggur til að miðlægur gagnagrunnur Landmælinga Íslands verði lifandi grunnur og uppfærsla hans sé gerð reglulega ef þörf krefur og þá ekki sjaldnar en á 3ja mánaða fresti.** Heimilt ætti að vera í lögum þess efnis að ákveðnir vegslóðar væru opnir ákveðnum tegundum ökutækja, t.d. torleiðir fyrir mikið breyttar bifreiðar. Einnig telur Ferðaklúbburinn 4x4 rétt að erfiðleikamerkingum sé komið upp við vegarslóða þannig að þeir, sem ekki til þekkja, álpist ekki inn á slóða eða vegi sem farartæki þeirra ráða ekki við.

Ferðaklúbburinn 4x4 gerir alvarlegar athugasemdir við þann tímaramma sem gefinn er til þess að ljúka því tvískipta verkefni að aðgreina vegi og slóða á miðhálandinu og á láglandi.

*Starfshópur um utanvegaakstur
Skipaður 28. febrúar 2008*

Starfshópnum er ætlað, á grundvelli kortlagninga Landmælinga Íslands, að gera tillögur um hvaða vegir og slóðar á miðhálandi Íslands, sem eru utan vegakerfis Vegagerðinnar, skuli teljast til vega með hliðsjón af ákvæðum í náttúruverndarlögum um bann við akstri utan vega og í samráði við sveitarfélög landsins gera tillögur um hvaða vegir skulu lokaðir til frambúðar eða tímabundið og hvaða slóðar/vegir skulu vera opnir. Ennfremur er hópnum ætlað að koma með tillögur um hvernig best verði staðið að framkvæmd tillagnanna.

Jafnframt skal starfshópurinn fara yfir framkvæmd tillagna starfshóps um utanvegaakstur sem skilaði skýrslu í apríl 2005 og meta framkvæmd þeirra og eftir atvikum og gera tillögur um frekari framkvæmd þeirra.

*Án tilnefningar, Sesselja Bjarnadóttir, formaður
Samkvæmt tilnefningu Umhverfisstofnunar, Ólafur Arnar Jónsson
Samkvæmt tilnefningu Landmælinga Íslands, Steinunn Elva Gunnarsdóttir
Samkvæmt tilnefningu Vegagerðarinnar, Eymundur Runólfsson*

Þrátt fyrir að nefndin hér að ofan hafi starfað í 4 ár, hefur hvorki verið lokið við mælingar á vegum og slóðum á miðhálandinu né hafa sveitarfélög skilað inn tillögum á kortagögnum um skilgreiningar á vegum innan viðkomandi sveitarfélaga. Auk þess hefur ekkert samræmi verið í því hvernig sveitarfélög hafa skilað af sér gögnum. Samkvæmt upplýsingum formanns nefndarinnar, Sesselju Bjarnadóttur, hefur einungis helmingur sveitarfélaganna skilað inn gögnum eða um 10 sveitarfélög. Rétt er að geta þess að í raun hafa þessi sveitarfélög haft þetta mál enn lengur í vinnslu því fyrsti starfshópurinn, sem fjallaði um vegi og slóða, var skipaður af Siv Friðleifsdóttur umhverfisráðherra árið 2004. Þá vann starfshópurinn undir formennsku Árna Bragasonar. Lögð var sérstök áhersla á sveitarfélögin Rangárþing ytra og Ásahrepp, þar sem talið var að fjölbreytileiki vega og slóða í sveitarfélagunum væri mikill. Þrátt fyrir alla þessa vinnu er árangurinn einungis rétt eitt til tvö afgreidd sveitarfélög á ári ef miðað er við starfstíma seinni verknefndarinnar frá 2008. Verkefni nefndarinnar var tvíhliða og er forvinnan falin í því að Landmælingar Íslands mæla alla vegi og slóða á miðhálandinu. Eftir mælingar var farið í fundarferðir og kynningarferðir til sveitarfélag sem áttu að vinna úr gögnunum. Ætla má að 90-95% vega og slóða hafi verið mælt á miðhálandinu. Árið 2009 var mælingum hætt í miðju kafi á heiðum austur í Fljótsdalshreppi án þess að verkefninu væri lokið. Þessum mælingum og holufyllingum þarf að ljúka sumarið 2013.

Samkvæmt drögnum er ætlunin að stofna nýjan starfshóp um vegi og slóða 1. janúar 2014. Verkefni hópsins verður væntanlega það sama og fyrri starfshópa, þ.e. að láta Landmælingar Ísland GPS mæla og afla gagna fyrir sveitarfélögin og nefndina til frekari úrlausnar og rýnivinnu. Nefndin á síðan að skila af sér þann 1. janúar 2017. Landmælingar Íslands hafa því

einungis sumrin 2014, 2015 og 2016 til þess að ljúka mælingum á þeim gríðarlega fjölda slóða sem eru á mörkum miðhálandislínunnar og láglendisins.

Ferðaklúbburinn 4x4 vill vekja á því athygli að munurinn á mælingum láglendis og hálandis er sá að á láglendi eru ekki oft mældar leiðir sem geta legið um mela og sanda eins og oft er á miðhálandinu. Slóðir inn þrönga dali eða við ár eru oft veiði- og smalaslóðir og eru oft mjög seinfarnar og erfiðari eftir sem lengra inn dalina er komið. Einnig þarf að hafa í huga að meint miðhálandislína er eins konar pólitísk lína sem fylgir ekki einhverri ákveðinni hæðarlínu. Því eru landsvæði eins og Vestfirðir, Tröllaskagi, hálandið á Austurlandi og Norðausturlandi ómælt ásamt fleiru utan miðhálandislínunnar. Ef lítið er raunhæft á verkefnið og miðað við fyrri mælingar, má ætla að faglegar mælingar, samráð og úrvinnsla tæki 6-10 ár að lágmarki. Gerir Ferðaklúbburinn 4x4 því alvarlegar athugasemdir við flýtimeðferðina sem er á verkefninu og telur klúbburinn að það komi niður á faglegum vinnubrögðum og samráði. Einnig bendir klúbburinn á þá staðreynd að nú eru ekki rétt rúmlega tuttugu sveitarfélög undir í verkefninu, heldur öll sveitarfélög landsins sem eru 74 að tölu. Það eykur ekki bjartsýni um að verkefninu verði lokið á þremur árum og er satt að segja, miðað við það sem á undan er gengið, skýr vísbending um að lengri tími sé nauðsynlegur. Í frumvarpinu er ekki fjallað um hvað gera skuli ef ekki næst að ljúka við ferlun innan tilsettra tímamarka og það eitt setur framtíð verkefnisins í uppnám.

Ferðaklúbburinn 4x4 bendir einnig á að í fyrra verkferli starfhópsins um vega- og slóðamál var lítið um samráð við hagsmunaaðila og frjáls félagasamtök. Ferðaklúbburinn 4x4 hvetur því til þess að SAMÚT – Samtök útivistarfólks fái fulla aðild að starfshópnum.

46. grein Óbyggð víðerni

Ferðaklúbburinn 4x4 gerir athugasemdir við það að mikilvægt sé talið að ferðamaður geti notið einveru og náttúrunnar án truflunnar af mannvirkjum og vélknúinni umferð. Velta má því fyrir sér hvað hugtakið einvera þýði í þessu samhengi. Er það að vera einn í þessum 25 km² eða vera einn með þúsundum annarra?

Skilgreining á óbyggðum víðernum er allt of opin og gefur tilefni til þess að óttast að hún verði notuð í þeim tilgangi að hindra för almennings um landið sitt, þar sem fararmáti flestra er bannaður í „óbyggðum víðernum“. Þetta er byggt á því að ráðherra þarf ekki að byggja ákvörðun sína á ráðgjöf annarra og honum eru engin takmörk sett hvar hann friðlýsir skv. þessari grein. Tilgangur þessarar greinar er að koma í veg fyrir umferð vélknúinnar umferðar á jörðu niðri, þannig að gangandi geti í einveru helgað sér stór landsvæði á kostnað alls almennings. Við teljum að skilgreining á „óbyggðum víðernum“ ætti að fylgja raunverulegum IUCN stöðlum. Þar má benda á að mörg svæði sem skilgreind eru eftir IUCN stöðlum hafa þétt net slóða og vega, og mætti yfirfæra í íslensku skilgreininguna.

Ákvæði um að gefa fámennum hópi ferðalanga frið til að stunda einveru í almannarými er ótrúleg og þá eru viðbrögðin þau að banna umferð vélknúinna farartækja.

Í Hvítbók, sem var grunnurinn að þessum drögum, kemur fram að í nútímasamfélagi sé mikilvægasti þáttur almennaréttarins líklega sá að eiga kost á að njóta útivistar í náttúrunni og leita þangað kyrrðar og næðis. Hugtakið útivist ætti eingöngu við um för og dvöl úti undir beru lofti þar sem ferðamaðurinn er í náinni snertingu við landið sem farið er um. Rétt væri að hafa í huga að af umferð vélknúinna ökutækja stafi hávaði sem skerði mjög þá friðsæld sem annað ferðafólk sækist eftir með útivist. Ferðaklúbburinn 4x4 telur, líkt og áður, að nefndin sé þarna eingöngu að túlka út frá þröngt afmörkuðum hugmyndum og mat hennar endurspegli að alla breidd vanti í hópinn og því ekki hægt að heimfæra hugmyndir hans yfir á alla þjóðina.

Ferðaklúbburinn 4x4 ítrekar það sem áður hefur verið sagt að réttur til kyrrðar og næðis hefur aldrei verið inntak almennaréttarins. Almennaréttinum er fyrst og síðast ætlað að greiða fyrir umferð.

Einnig mótmælir klúbburinn þeirri þröngu skilgreiningu nefndarinnar á hugtakinu útivist að hún eigi einungis við um för og dvöl úti undir beru lofti í náinni snertingu við landið sem farið er um. Ljóst má vera að nefndin myndi því ekki telja ferðalög á fjórhjólum, mótörhjólum og vélsleðum til útivistar þó undir beru lofti sé og upplifun af náttúrunni hjá þeim hópi sé síst minna virði en upplifun annarra. Þá mætti einnig ætla að nefndin líti ekki á það sem hluta af útivist þegar ferðamenn fara akandi á einhvern tiltekinn stað á hálendi Íslands, að ökuferðin sé ekki hluti útivistarinnar, jafnvel þótt að sé við fallega staði á leiðinni og þeirra notið um leið og teyggt er úr sér. Þannig má ætla að það flokkist ekki undir útivist að ferðast um í rútu, en það er ferðamáti sem mikill fjöldi ferðamanna kys á hverju ári í ferðum um Ísland.

Bent skal á að ekki er vitnað í neinar rannsóknir á því að ferðafólk sé að sækjast eftir friðsæld með útivist. Þessi afstaða byggir aðeins á tilfinningu nefndarmanna. Ekki er heldur vitnað til neinna rannsókna um umferðarþunga, t.d. á hálendinu og því hvort um raunverulegt ónæði af vélknúinni umferð sé að ræða. Ekki er hægt að fallast á að örfáir bílar á heilum degi valdi þeim tjóni sem eru að leita eftir kyrrð og ró í náttúrunni eða að það réttlæti að öll vélknúin umferð skuli bönnuð þar. Ennfremur má velta upp þeirri spurningu hvort fjölskyldufólk með hávær börn sé þá ekki óæskilegt úti í náttúrunni með sömu rökum? Verður næst bannað að spila leiki sem hafa í för með sér ærsl og hávaða eins og hlátrasköll?

Það er lágmarkskrafa að gerðar verði rannsóknir á því hvort og þá hve mikil hljóðmengun er af völdum ákveðinna þátta áður en þeir eru útilokaðir frá ferðalögum í náttúrunni. Ennfremur að gerð verði könnun á upplifun manna og ferðamáta. Vitað er að á ákveðnum leiðum er umferðarþungi allnokkur s.s. á Landmannalaugasvæði, Kjalvegi og Sprengisandsleið. En víða annars staðar er hægt að ferðast um án þess að verða mikið var við vélknúna umferð.

90. grein og 91. grein. Spjöll á náttúru landsins og refsíabyrgð

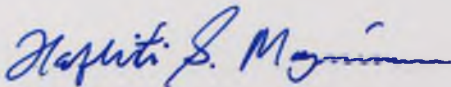
Við teljum að þetta ákvæði beinist sérstaklega gegn tilteknum hópi landsmanna, **þ.e. þeim sem ferðast um landið á eigin ökutækjum**. Þetta ákvæði er einungis virkt ef alvarleg náttúruspjöll verða vegna aksturs. Ef til dæmis er farið á skurðgröfu og hún notuð til efnistöku á friðlýstum stað, þannig að alvarleg spjöll hljótist af, þá væri ekki hægt að gera viðkomandi skurðgröfu upptæka. Hinsvegar væri hægt að dæma viðkomandi til fangelsisvistar og fjársekta.

Við teljum að slík mismunum sé ólíðandi og lýsi andúð höfunda laganna á þeim ferðamáta sem ofangreindur hópur kys. Refsing fyrir athæfi, sem veldur alvarlegum landspjöllum, á ekki að ráðast af því hvernig landspjöllin voru unnin, heldur af alvarleika þeirra. Ekki er hægt að finna í lögunum skilgreiningu á því hvað teljist vera alvarleg spjöll eða að akstur sé sérlega vítaverður, þannig að ætla má að þessu ákvæði kynni að verða beitt af geðþótta hverju sinni. Ítrekuð er krafa um að í nýjum náttúruverndarlögum verði með skýrari hætti aðgreint hvað telja eigi ólögætan utanvegaakstur og hvað lögætan.

Mikilvægt er að sátt ríki um skipan náttúruverndarmála. Sú sátt næst ekki nema með víðtæku samráði við alla náttúruunnendur, óháð því hvaða ferðamáta þeir kjósa sér. Því ítrekar Ferðaklúbburinn 4x4 að í þeirri vinnu sem framundar er verði unnið faglega og stjórnvöld vandi til verka. Ferðaklúbburinn 4x4 áskilur sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Ferðaklúbburinn 4x4 lýsir sig jafnframt reiðubúinn til að funda um málefnið sé þess óskað eða tilnefna sérfræðinga til setu í nefndum eða starfshópum er fjalla munu um málefni tengdum rétti almennings til náttúruvernd og farar um eigið land.

Varðandi ákvæði til bráðabirgða er vísað til athugasemda um 32. grein frumvarpsins hér að framan.

Virðingarfyllst,
f.h. Ferðaklúbbsins 4x4



Hafliði Sigtryggur Magnússon
formaður Ferðaklúbbsins 4x4.