

## Hållbar terrängkörning - SOU 2019:67

### Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att det är olämpligt att ålägga kommunerna ett nytt tillsynsuppdrag över den motoriserade terrängkörningen och anser att uppdraget är mer lämpligt att ålägga staten. Förslaget måste omarbetas så att det kan säkerställas att statlig tillsyn kan bedrivas både över terrängkörning på snötäckt mark såväl som på barmarksområden.

### Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

#### Allmänt

SKR delar inte utredningens uppfattning att tillsynen över terrängkörningen utanför de statliga regleringsområdena bör bli en kommunal uppgift.

Enligt direktiven ska det utredas hur en effektiv tillsyn kan åstadkommas och vem som ska bedriva den. Utredningen föreslår att tillsynen utanför de statliga regleringsområdena ska utföras av kommunalt anställda naturvårdsvakter och menar att ett sådant kommunalt tillsynsansvar kommer innebära en effektiv tillsyn. Utredningen presenterar dock inte några egentliga skäl för eller något underlag som stödjer förslaget.

SKR menar att det saknas skäl att införa en kommunal tillsyn. De föreslagna tillsynsuppgifterna som ska riktas direkt mot alla som använder motordrivet fordon i terräng, kopplar inte till andra kommunala uppgifter och skiljer sig från annan kommunal tillsyn som regelmässigt riktar sig mot i förväg identifierade verksamhetsutövare. Det är därför svårt att se några effektivitetsvinster eller samordningsvinster med annan kommunal verksamhet.

Därutöver kommer tillsynsuppdraget ofta omfatta mycket stora ytor i glest befolkade områden där resurserna som kan avsättas är särskilt begränsade. Samtidigt torde de arbetsuppgifter som utredningen föreslår ska utföras av kommunala naturvårdsvakter regelmässigt vara att betrakta som riskfyllt arbete. Den som arbetar ensam och har ett riskfyllt arbete ska alltid ha möjlighet att kontakta andra personer så att hon eller han kan få hjälp. Går det inte att snabbt få hjälp får ensamarbete inte utföras. Någon lösning på denna ekvation presenteras inte av utredningen. Utredningen har över huvud taget inte analyserat huruvida det i detta sammanhang är lämpligt att överlåta den föreslagna typen av polisiära befogenheter som bl.a. innefattar rätt till våldsanvändning, på kommunala tjänstepersoner.

SKR menar även att det saknas underlag som talar för att en kommunal tillsyn skulle bli effektiv. Utredningen har visserligen inte fördjupat sig i vad som avses med en

effektiv tillsyn men SKR utgår från att syftet med själva lagstiftningen, att åstadkomma en hållbar terrängkörning, måste utgöra utgångspunkten för denna bedömning. Utredningens förslag om tillsyn fokuserar i stor utsträckning på kontrollen av att den föreslagna ledavgiften betalats. I konsekvensanalysen anges bl.a. att befogenheten att påföra en tilläggsavgift när någon kör terrängskoter på allmän skoterled utan att ha betalat den skoterledavgift som föreslås blir ett av de viktigaste instrumenten i en effektivare tillsyn. SKR delar inte denna uppfattning. Varken ledavgiften eller möjligheten att påföra tilläggsavgiften bidrar i någon väsentlig utsträckning till en hållbar terrängkörning.

De exempel på effektiva tillsynsåtgärder som utredningen lyfter fram, talar snarast för ett utvidgat statligt tillsynsansvar, t.ex. genom de statligt anställda naturvårdsvakterna. Bland de effektiva åtgärderna framhålls, att kraftsamla tillsynsresurserna med polisens resurser till platser och områden där problem finns, att använda utvecklade metoder för tillvägagångssätt och resursanvändning, att dokumentera och sprida framgångsrika metoder t.ex. i form av handledningar samt att lämna information och råd till allmänheten om regelverket.

#### **Tillsynsuppdragets avgränsning**

I den föreslagna 21 § terrängkörningslagen framgår att:

*”En naturvårdsvakt eller en polisman får*

- 1. avvisa den som kör med motordrivet fordon i terräng utan att ha rätt till det,*
- 2. begära att den som använder motordrivet fordon i terräng överlämnar körkort, traktorkort eller förarbevis för kontroll,*
- 3. begära att den som har medgett undantag från bestämmelser i denna lag visar upp beslutet om undantaget, och*
- 4. kontrollera att den som använder motordrivet fordon på allmän skoterled har betalat skoterledavgiften.*

Den första punkten i bestämmelsen kommenteras inte i utredningen men en förutsättning för att få köra terrängskoter är givetvis att övriga krav i regleringen uppfylls.

För att få framföra terrängskoter ska bland annat fastighetsägarens samtycke för terrängkörning ha inhämtats. Utredningen kommer till slutsatsen att det är lämpligast att inte reglera formerna för hur samtycke ska inhämtas då det kan få en negativ effekt på även den tillåtna snöskoteråkningen. Vidare konstaterar utredningen att inhämtande av samtycke för terrängkörning i första hand handlar om civilrättsliga förhållanden (se s. 246) mellan två avtalsparter. I utredningen ges dessutom tydliga resonemang under flera textavsnitt om att samtyckesinhämtning inte är en del av tillsynsuppdraget men resonemangen förankras inte i den föreslagna lagstiftningen.

SKR anser att bestämmelsen måste förtydligas så att det direkt i lagtexten framgår att kontroll av fastighetsägarens samtycke inte är en del av tillsynsuppdraget.

Utredningen har presenterat förslag på tänkbara lösningar som webbapplikationer som kan användas för att inhämta medgivanden, kanske finns det inom ramen sådana

applikationers funktionalitet även möjligheter att kontrollera om terrängkörning sker utan medgivanden eller om medgivanden överskrids. För det fall att tillsyn enligt terrängkörningslagen kommer att innefatta kontroll av fastighetsägarens samtycke förordar SKR att den person som kör ett motordrivet terrängfordon ska ha bevisbördan för att visa att medgivande lämnats.

Tillsynen enligt terrängkörningslagen såsom utredningen föreslagit innefattar tillsyn både över terrängkörning på snöklädd mark men även på barmark. Trots det går inte utredningen överhuvudtaget inte in på hur den uppenbara utmaningen att bedriva effektiv tillsyn över enskildas olagliga körning utanför leder och på barmark ska utföras. Den här typen av terrängkörning är ett stort problem för många kommuner och här finns ett eftersatt tillsynsbehov.

### **Finansiering av tillsyn**

Utredningen föreslår att det för alla terrängskotrar, till vilka hör både snöskotrar och andra terränghjulingar (vardagligt tal, fyrhjulingar/ATV m.m. se s. 107) med en högsta sammanlagd vikt av 450 kg ska införas en fordonsskatt om 180 kronor per enhet. Denna skatt tillsammans med en skoterledsavgift för snöskotrar om 300 kronor samt tilläggsavgift om 1000 kronor, för alla snöskoterförare som ertappas med att ha framfört snöskoter utan erlagd skoterledsavgift, ska tillsammans fonderas i en skoterledsfond<sup>1</sup>. Ur fonden ska medel kunna sökas av kommuner för att underhålla skoterleder m.m. I utredningen nämns även att medel ur skoterledsfonden kan lämnas för att finansiera tillsyn.

Förutom att det system som i förslaget presenteras för finansieringen av tillsynen haltar är det också oklart om tillsyn över barmarksområden kan finansieras genom den föreslagna lösningen. SKR är av uppfattningen att tillsyn över terrängkörning inom barmarksområden också måste säkerställas och att därför nya förslag för hur detta kan gå till måste utarbetas.

Som framgår ovan är den föreslagna tillsynsuppgiften inte lämplig att påföra kommunerna. SKR anser sammantaget att kommunerna inte ska bedriva tillsyn enligt terrängkörningslagen men att den tillsyn som staten bör utföra ska ske inom både snötäckta områden såväl som inom barmarksområden.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knappe  
Ordförande

---

<sup>1</sup> Det kan noteras här att även förare av terränghjulingar ska erlägga fordonsskatt som ska gå till underhåll av snöskoterleder.