

## Remissyttrande SOU 2019:67, D.nr. M2020/00205/Nm, betänkande utredningen om hållbar terrängkörning

*Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation skall verka för Sveriges snöskoteråkare. Vi vill skapa goda möjligheter för välutbildade skoterförare samt en stabil tillväxt av ansvarsfull och säkerhetsmedveten skoteråkning såväl på som utanför våra vinterleder.*

*SNOFED bildades i slutet av 1970-talet och är en rikstäckande organisation för Sveriges snöskoterklubbar, med möjlighet till individuellt medlemskap. Antalet anslutna föreningar är ca 110, vilka i sig representerar 25 000 medlemmar.*

*SNOFED är den riksorganisation som i vårt land arbetar för din rätt och möjlighet att få köra snöskoter även i framtiden. Detta genom att tillvarata snöskoterklubbarnas och dess medlemmars intressen i olika snöskoterfrågor.*

För mer information se: [www.snofed.se](http://www.snofed.se)

### Samstämmigt yttrande

Detta är ett yttrande där brukarna av fordonet snöskoter samtalat och är överens om att innehållet är samstämmigt med våra åsikter.

- Branschorganisationen för hållbar snöskoterturism,
- Sveriges Snöskoteråkares Centralorganisation (SSCO),
- Sveriges snöskoterägares riksorganisation (SNOFED)
- Svenska snö- och terrängfordonsbranschen

Samtliga fyra organisationer är medlemmar i Nationella Snöskoterrådet.

### Övergripande bedömning

Utredningen om en hållbar terrängkörningslag har utfört sitt arbete utifrån utredningsdirektiven på ett seriöst och kommunikativt sätt. Det presenterade resultaten i förslaget är övergripande positiva och med hänvisning tagen till nedan detaljsynpunkter anser vi fyra organisationer att förslaget till ny terrängkörningslag är acceptabelt som det är skrivet.

Vi bedömer att utredningen från början bakbands av det faktum att den både skulle se över de rent lagtekniska/juridiska aspekterna av körning i terrängen och politiska ambitioner att förbjuda och begränsa framförallt snöskoteråkning framfört av många intressen. Vi bedömer att utredningens förslag på bästa sätt lyckats med ett lagförslag som kompromissmässigt är acceptabelt och bra.

Med det sagt kan vi konstatera att utredningen på flera sätt är väl underbyggd med fakta, undersökningar och olika underlag. På flera andra platser är underlaget mycket tunt och man drar slutsatser genom olika antaganden och subjektiva uppfattningar samt ej gällande föreställningar.

Som exempel kan nämnas att utredningen hänvisar till vissa organisationers fakta om skador på natur och mark som i verkligheten inte är objektiva undersökningar utan interna enkäter till de organisationernas medlemmar. Ett annat exempel är slutsatser om att djurlivet störs som inte motsvaras i de parallella undersökningar av sakläget som bland annat Naturvårdsverket genomfört. Under 2019 framkom fakta ur den Nationella Emissionsdatabasen om att snöskotrar och fyrhjulingar släpper ut minst hälften så mycket växthusgaser än vad som antagits vid tiden för utredningens tillsättande. Dessa tre exempel visar på svagheten i att utreda en lagstiftning delvis baserad på åsikter snarare än konkreta fakta.

Vi kan också konstatera att med hänvisning till stycken ovan om skador på miljö och mark, att lite talar för att det är snöskoterkörningen som orsakar dessa i särskilt stor omfattning. Vår bedömning är att det är olaglig barmarkskörning med fyrhjulingar och andra fordon som ansvarar för den absoluta majoriteten av skador i och på naturen. Detta visar på svårigheten med en generell lagstiftning som inte tar hänsyn till fordonens beskaffenheter och där snöskotern i normalfallet inte påverkar underlaget nämnvärt.

### Vikten av tillsyn och information

I trafiken finns det ett fåtal förare som orsakar stora problem för flertalet. Det handlar om dem som framför sina fordon över hastighetsbegränsningar, kör utan adekvata skydd, är berusade eller påverkade och dem som kort sagt struntar i lagar och regler. Detta gäller i allra högsta grad även inom terrängkörningen.

Vi anser att det är den olovliga och olagliga körningen som orsakar majoriteten av de problem som uppstår. Dessa utmaningar går inte i praktiken att reglera bort utan förändras genom en utökad tillsyn och tydligare informationsstrategier tillsammans med ett starkt socialt tryck från övriga förare och brukare.

De fyra organisationer som står bakom detta gemensamma yttrande verkar mitt i den svenska snöskotervärlden. Vi organiserar Sveriges snöskoterförare, klubbar, utbildare, turistnäring och leverantörer av fordon, tillbehör och service. Våra medlemmar lever med snöskoteråkandet på daglig basis.

Vi är därför övertygade om att hela samhället har ansvar för en hållbar terrängkörning. De allra flesta förare vill göra rätt och utredningens förslag till ny lagstiftning ger dem den möjligheten. Det som nu måste prioriteras är system och resurser för tillsyn, övervakning och information. Det är statens och det offentliga ansvar. Våra organisationer kan bistå med utbildning, informations spridning och opinionsbildning. Det är vår övertygelse att det är inom dessa områden det offentliga måste öka sina insatser snarare än att det finns direkta problem med lagstiftningen i sig.

## Statligt ledkort och snöskoterfond

Den totala infrastrukturen kring snöskoterledsystemen i Sverige måste tillgodoses även i framtida lagstiftning. Ca 80% av snöskoterlederna i Sverige är idag s.k. enskilda leder och vad man kan utläsa av utredningen så ska de också kunna ges samma möjligheter att söka bidrag ur fonden som de allmänna lederna. Även "särskilda områden" måste innefattas.

Intäkterna till fonden måste därför komma från alla typer av snöskoterleder, inte bara från de allmänna lederna för att det ska fungera totalt sett. En enhetlig statlig avgift för alla typer av snöskoterleder gör det enklare för snöskoteråkaren att göra rätt för sig samt bidra till bättre resurser för uppbyggnad och underhåll av ledsystemen.

Allmänhetens och brukarnas vilja att betala en skoterledsavgift bygger dels på systemets omfattning, att intäkterna verkligen går till anläggande av nya leder och underhåll av dessa samt att även utländska besökare verkligen betalar avgifterna. Det leder oss tillbaka till ovan synpunkter om vikten av en bred och rättssäker tillsyn.

## Friåkning

Vi ställer oss frågande till vad utredningen menar med "friåkning". Vad som antagligen avses är den form av olaglig friåkning som sker på föryngringsytor, och andra ställen där det eventuellt uppstår skada. Detta är emellertid reglerat i lag sedan tidigare, och någon förändring är inte nödvändig. I praktisk och juridisk mening är förslaget till lagstiftning inom detta område rimligt och vi ställer oss positiva till att utredningen inte fallit till föga för politiska krav på förbud eller en för rigid reglering av friåkning med snöskoter.

På samma sätt ser vi mycket positivt på att utredning och liggande remissförslag inte föreslår lagstiftningsförändringar som innebär grova inskränkningar i den traditionella sedvanerätt som uppstått att få köra snöskoter på ett lagligt sätt utan att tillstånd krävs av fastighetsägare.

## Maskinutvecklingen

Dagens snöskotrar är generellt bränslesnålare, tystare och miljövänligare än tidigare. Det framgår inte helt tydligt i utredningen även fast man beskriver att utvecklingen har gått framåt med tvåtaktsmotorer med lägre buller- och avgasvärden och att fyrtaktsmotorer blivit vanligare. Man gör dock skillnad mellan tvåtakt och fyrtakt och lyfter fram att tvåtaktaren är mindre miljövänlig och är mer representerad inom friåkningen. Det är inte sakligt och objektivt vad gäller dagens maskiner.

Då utsläpps- och störningsargumenten får en så tydlig plats i utredningen är det mycket viktigt att konstatera att den fakta som ligger till grund för beskrivningar och ställningstaganden kan med fog ifrågasättas i enlighet med argumentation ovan.

## Övriga ställningstaganden

Vi ställer oss positiva till förslaget i övrigt och har inget att erinra.

/Mikael Johansson, Generalsekreterare