

Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet

## Betänkande SOU 2019:67, hållbar terrängkörning

### Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar förslagen till ny lag och förordning för terrängkörning. Myndigheten berörs på flera sätt av de olika författningsförslagen och dess konsekvenser i utredningen och redovisar nedan vårt ställningstagande till de olika förslagen.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget till att begreppet *körning* i terrängkörningslagen ges en vidare betydelse i den underordnade författningen. Bestämmelserna i förslaget om förbud och straff för användning som innefattar stannade och parkering är tveksamt med hänsyn till straffrättsliga principer. Transportstyrelsen har svårt att se att det är motiverat med en straffskala för brottet otillåten terrängkörning som innebär att den som stannar eller parkerar i strid mot terrängkörningslagen kan dömas till dagsböter eller fängelse.

De nya bestämmelserna föreslås träda ikraft den 1 juli 2022. Transportstyrelsen saknar dock övergångsbestämmelser till vägtrafikskattelagen (2006:277) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). I och med att införandet föreslås ske vid ett halvårsskifte vill Transportstyrelsen påpeka att fordonskatt och/eller vägtrafikregisteravgift endast kommer att tas ut för de terrängskotrar som har slutsiffra 4-7 i registreringsnumret under 2022. Övriga fordon, där betalmånad för skatt/avgift infaller under första halvårsskiftet för kommande skatteår, kommer inte att behöva betala skatt/avgift det första året.

Transportstyrelsen delar inte utredningens bedömning om att myndigheten ska hantera tillstånd för funktionsnedsatta att färdas i terräng och avstyrker förslaget. Om regeringen ändå anser att Transportstyrelsen ska hantera dessa tillstånd kommer vissa kostnader m.m. att påverkas enligt nedan.

Transportstyrelsen delar inte utredningens bedömning att de ökade kostnaderna kan tas inom befintliga anslagsramar. Om förslagen i utredningen genomförs innebär det ökade kostnader för Transportstyrelsen. För anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet ökar kostnaderna permanent med 3 mnkr per år. För anslagsposten för skattefinansierad verksamhet ökar kostnaderna initialt med 7 mnkr för systemutveckling och informationsinsats. Vi vill också påpeka att det tillkommer ökade löpande kostnader för ärendehandläggningen, hantering av fler ansökningar, merarbete i form av utskick och kanske ett behov av ytterligare resurser. Transportstyrelsen kan i dagsläget inte bedöma storleken på dessa kostnader, men det kommer inte att kunna rymmas inom myndighetens anslagsramar.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

#### **8.15 Lagstiftningen ska inte innehålla terrängtrafikregler**

Transportstyrelsen delar utredarens bedömning att terrängkörningslagstiftningen inte ska innehålla bestämmelser om terrängtrafik.

#### **8.16 Författningar om vägtrafikdefinitioner**

Transportstyrelsen delar utredarens bedömning att terrängkörningslagstiftningen ska innehålla hänvisning till lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

#### **3.2.16 Undantag efter ansökan**

Här hänvisas till 8 kap. 9 § första stycket körkortsförordningen (1998:980) och det uppges att Länsstyrelsen i ett enskilt fall får medge att en snöskoter eller terränghjuling körs av den som inte har förarbevis.

Det är Transportstyrelsen som prövar dessa ärenden idag, inte Länsstyrelsen vilket felaktigt anges i utredningen. Hänvisningen till länsstyrelsen fortsätter sedan i avsnitt 8.7.2. vilket innebär att slutsatserna blir felaktiga när det står att länsstyrelserna avlastas dagens dispensprövningar.

#### **10.10.6 Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen delar inte utredningens bedömning att de ökade kostnaderna kan tas inom befintliga anslagsramar. Anslagsökning krävs för att kunna genomföra förslagen i utredningen. För anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet ökar kostnaderna permanent med 3 mnkr per år. För anslagsposten för skattefinansierad verksamhet ökar kostnaderna initialt med 7 mnkr för systemutveckling och informationsinsats.

Vi bedömer att informationsinsatsen kommer att behöva vara mer omfattande för att nå ut till vissa målgrupper, bland annat yngre och utländska medborgare som är registrerade för terrängmotorfordon. Transportstyrelsen bedömer därför att kostnaderna för informationsinsatsen kommer att uppgå till cirka 3 miljoner kronor.

Vi vill också påpeka att utöver de kostnader som anges i betänkandet tillkommer också införandet av en årlig fordonsskatt och en vägtrafikregisteravgift. Det innebär ökade löpande kostnader för ärendehandläggningen och förmodligen ett behov av ytterligare resurser. Införandet innebär bland annat ett merarbete i form av arbete med utskick, returhantering, telefonsamtal, manuell ärendehandläggning (genom besvarande av frågor), hantering av in- och utbetalningar samt besvarande av yttrande till Kronofogden vid restföring av skatt/avgift. En ökning av antalet ansökningar om undantag att färdas med terrängmotorfordon på annan väg än enskild i mer än ett län kan förväntas.

Transportstyrelsen kan i dagsläget inte uppskatta hur mycket kostnaderna kommer att öka, men de bedöms inte rymmas inom myndighetens anslagsramar.

### 11.1 Förslag till ny terrängkörningslag

*6, 28, 29 §§ Transportstyrelsen har följande invändningar mot utredningens förslag som rör stannande och parkering i terräng. I övrigt hänvisas till det särskilda yttrandet i utredningen av Jonas Malmstig.*

#### **Tillämpningsområdet**

Transportstyrelsen avstyrker förslaget till att begreppet *körning* i terrängkörningslagen ges en vidare betydelse i den underordnade författningen. Bestämmelsen i 3 § nuvarande terrängkörningsförordning (1978:594) kan te sig som att den reglerar parkering men får istället ses som ett undantag från förbudet att köra i barmark så mycket som krävs för att ställa upp ett fordon vid vägen.

#### **Straffbestämmelser**

Bestämmelserna i förslaget om förbud och straff för användning som innefattar stannande och parkering är tveksamt med hänsyn till straffrättsliga principer. Det torde vara svårt för föraren att kunna förutse när parkeringen börjar utgöra ett brott, särskilt i fråga om fordon som ställs långt från förarens vanliga hemvist, och då snabbt kunna flytta fordonet för att undgå straffansvar.

#### **Strafnivån för otillåten terrängkörning**

Transportstyrelsen har svårt att se att det är motiverat med en straffskala för brottet *otillåten terrängkörning* som innebär att den som stannar eller

parkerar i strid mot terrängkörningslagen kan dömas till dagsböter eller fängelse.

Enligt Transportstyrelsens mening bör problemet med reglering av stannande eller parkering för ett område eller en färdled i terräng kunna lösas inom ramen för dagens lagstiftning. Utredningen har inte i tillräcklig utsträckning behandlat gränsdragningen mellan bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276) och den övriga trafiklagstiftningen å ena sidan och i terrängkörningslagstiftningen å andra sidan. Det kan leda till att alternativa lösningar på problem som kan konstateras inte uppmärksammas. För att undvika att även parkering av till exempel snöskotrar på snötäckt terräng förbjuds kan förbudet avgränsas till att gälla till exempel bilar, eller begränsas till att gälla den tid under året när marken vanligtvis inte är snötäckt. Området kan också avgränsas så att det även omfattar det område invid väg inom vilket förbudet enligt terrängkörningslagen (1975:1313) inte gäller. Överträdelse beivras med felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift utan att det behöver göras någon utredning om vem som har parkerat fordonet och om de subjektiva rekvisiten föreligger.

24 § Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

Som en följd av förslaget rörande möjlighet för funktionsnedsatta att få tillstånd till att i större omfattning få köra i terrängen ser Transportstyrelsen att det kan tillkomma prövningar av en annan ärendetyp som följd av förslaget och som inte redogjorts för i utredningen.

Enligt trafikförordningen (1998:1276) 13 kap. 3-4 §§ får, länsstyrelsen inom ett län och Transportstyrelsen för mer än ett län, föreskriva eller medge undantag från bestämmelserna i 5 kap. trafikförordningen. Dessa bestämmelser förbjuder bland annat färd med terrängmotorfordon och terrängsläp på andra vägar än enskilda.

Undantag får endast medges om det finns särskilda skäl och kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet. Sådana undantag ska också avse ett visst ändamål.

Transportstyrelsen prövar alltså redan idag ansökningar som rör undantag om att få framföra terrängmotorfordon på annan väg än enskild inom mer än ett län. Utgångspunkten för Transportstyrelsens nuvarande prövning exempelvis för personer med rörelsehinder, att färdas med terrängmotorfordon på väg, är att personen först erhållit undantag från terrängkörningsförordningen (1978:594) från länsstyrelsen vad avser färd i terräng. Enstaka ärenden har gällt personer med rörelsehinder som erhållit undantag från länsstyrelser om att få färdas i terräng men som i samband med det också ansökt om möjlighet att färdas på annan väg än enskild i mer än ett län. Detta för att bland annat lasta av och på terrängmotorfordonet på

släpvagn och kunna köra till lämplig plats för att därifrån kunna ta sig ut i terrängen.

Transportstyrelsen gör nu bedömningen att antalet ansökningar om dessa ärenden som rör undantag (dispens) från personer med rörelsehinder, enligt ovan, kommer att öka till myndigheten om den nya tillsynsformen införs.

Som information kan uppges att prövningsavgiften för dessa ansökningar om undantag idag enligt trafikförordningen 13 kap. 10 § punkten 6 och 7 tillhör avgiftsklass 1 och 4 enligt avgiftsförordningen (1992:191).

Avgiftsklass 1 är 320 kronor och avgiftsklass 4 är 2900 kronor. Punkt 6 rör ärenden om undantag för visst ändamål avseende fordon som används för transport av rörelsehindrade medan punkt 7 rör övriga undantag enligt 13 kap. 3 §.

37 § Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

För att förenkla och underlätta för den enskilde att ta reda på var det finns allmänna skoterleder eller friåkningsområden och därmed öka möjligheten att färdas på rätt sätt i terrängen föreslår Transportstyrelsen att föreskrifter eller beslut om skoterleder och friåkningsområden bör kungöras på motsvarande sätt som lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276), på den särskilda webbplatsen [www.stfs.se](http://www.stfs.se). Webbplatsen är tillgänglig utan avgifter för var och en. Transportstyrelsen anser att ett kungörande enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter blir enklare för allmänheten att ta del av än ett kungörande enligt kommunallagen (2017:725).

#### 11.6 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

3 kap. 15 § Transportstyrelsen avstyrker förslaget av följande skäl.

Transportstyrelsen anser att en hänvisning till 2 kap. 3 § andra och tredje stycket i 3 kap. 15 § körkortslagen bör införas för att tydliggöra att den som framför terränghjuling eller terrängskoter ska medföra körkort eller förarbevis. Förarbevisen räknas inte upp i 2 kap. 1 § i körkortslagen och med tanke på att sådana omfattas av utredningen så är hänvisningen till 2 kap. 1 § inte tillräcklig. Transportstyrelsen anser även att nuvarande hänvisning i 3 kap. 21 § punkt 6 samma lag inte heller är tillräcklig för att ställa krav på att förare av terrängskoter ska medföra förarbevis.

#### 11.7 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

2 kap. 1, 2 och 6 §§ Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

**Uttag av fordonsskatt vid ikraftträdande**

De nya bestämmelserna föreslås träda ikraft den 1 juli 2022.

Transportstyrelsen saknar dock övergångsbestämmelser till vägtrafikskattelagen (VTSL) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). I och med att införandet föreslås ske vid ett halvårsskifte vill Transportstyrelsen upplysa om att det kommer att innebära att fordonsskatt och/eller vägtrafikregisteravgift (beroende på om fordonet är påställt eller avställt vid införandet) endast kommer att tas ut för de terrängskotrar som har slutsiffra 4-7 i registreringsnumret under 2022. Övriga fordon, där betalmånad för skatt/avgift infaller under första halvårsskiftet för kommande skatteår, kommer inte att behöva betala skatt/avgift det första året.

Transportstyrelsen anser vidare att det behöver klargöras om fordonsskatten ska tas ut enligt 5 kap. 2 § VTSL, där det framgår att fordonsskatten tas ut i samband med ordinarie fordonsskatt och i samband med att fordonet blir skattepliktigt (tas i trafik). Om så är fallet kommer Transportstyrelsen att fatta beslut för uttag av ordinarie fordonsskatt i augusti och då för fordon med slutsiffra 4. Inte heller här är reglerna för vägtrafikregisteravgift helt tydliga. Vägtrafikregisteravgift tas ut för ett skatteår. De fordon som har slutsiffra 8-3 och är i trafik under hela året kommer att debiteras vägtrafikregisteravgift först år 2023. Samtidigt gäller enligt bestämmelserna i 5 kap. 14 § VTSL att fordonsskatt inte ska tas ut, vid en lagändring, om beloppet understiger 200 kronor (så kallad tilläggsdebitering). Transportstyrelsen anser även att detta behöver klargöras inför införandet av fordonsskatt och en årlig vägtrafikregisteravgift för terrängskotrar.

**Saluvagnskatt**

Betänkandet saknar ett ställningstagande till saluvagnskatt för terrängmotorfordon. Ett sådant bör göras innan ikraftträdandet i och med att fordonsskatt ska tas ut vid användandet av dessa fordon. I betänkandet jämförs terrängmotorfordon med motorcyklar. Saluvagnsskatt tas ut för saluvagnsskylten för motorcyklar enligt 3 kap. 1 § och 3 § VTSL. I nuläget tas det inte ut någon saluvagnskatt för en saluvagnsskylt som används för terrängmotorfordon med stöd av saluvagnslicens.

**Undantag för uttag av fordonsskatt**

I betänkandet föreslås att terrängskotrar som ägs av staten inte ska omfattas av fordonsskatt. Någon närmare förklaring samt lagförslag utöver den reglering som finns i 2 kap. 3 § VTSL finns inte i utredningen.

Transportstyrelsen anser att det behöver utredas ytterligare vad som avses med statens fordon i de här fallen. Det är också oklart om det gäller övriga fordon inom den offentliga sektorn som till exempel fordon som ägs av en kommun. Är det räddningsfordon enligt 2 kap. 3 § VTSL som ska undantas eller även andra fordon som staten är registrerad ägare av bör det

tydliggöras. Ska det, i likhet med vad som gäller för räddningsfordon, vara fråga om ett ansökningsförfarande för att ett sådant fordon ska undantas bör det framgå. Transportstyrelsen anser vidare att beslut om befrielse från skatteplikten borde kunna hanteras av Skatteverket, på samma sätt som de idag hanterar räddningsfordon. Av 2 kap. 3 § VTSL framgår att ”Skatteverket skall efter ansökan från den som är skattskyldig för ett fordon besluta om befrielse från skatteplikten för fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst”.

### 11.9 Förslag till terrängkörningsförordning

21-22 §§ Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter

Som det får förstås är syftet att skapa en modern lagstiftning, dock ser vi att det fortfarande bygger på att föraren ska ha pappers- eller andra dokument med sig för att visa upp vid eventuell kontroll. Den typen av handlingar är dock lätta att förfalska och riskerar också att förstöras på grund av den miljö de hanteras i. En modern lagstiftning borde ge förutsättningar för elektroniska förfaranden/kontroller istället.

30-32 § Transportstyrelsen avstyrker i huvudsak förslaget och vill lämna följande synpunkter

Transportstyrelsen föreslås pröva ansökningar om tillstånd för funktionsnedsatta att använda motordrivet fordon i terräng samt återkalla dessa. Vad Transportstyrelsen förstår så kommer tillståndshandlingen dessutom kräva någon form av register. Det föreslås samtidigt att Naturvårdsverket ska föra ett skoterkortsregister (23-25 §§), vilket ska innehålla förteckning över vilka som har betalat skoterledavgift.

Den förare som på grund av varaktig funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand ska kunna söka tillstånd att använda motordrivet fordon för att ta sig fram i terräng i syfte att jaga, fiska eller bedriva annat friluftsliv.

Den nya tillståndsprövningen föreslås gälla endast funktionsnedsättningen och hur dess art och grad begränsar sökandens möjligheter att ta sig fram i terräng.

Transportstyrelsen föreslås ansvara för prövningen då utredningen anser att myndigheten besitter en betydande kompetens på trafikområdet och även har tillgång till medicinsk expertis och en kunskap och vana vid trafikmedicinska bedömningar som ofta omfattar funktionsnedsättningar. Utredningen anser att en koncentration av prövningarna till en enda myndighet skapar goda förutsättningar för enhetliga bedömningar.

Transportstyrelsen vill klargöra att den överprövning som idag sker av myndigheten, av ärenden om parkeringstillstånd för rörelsehindrade, i huvudsak görs av utredare och endast i undantagsfall behövs medicinsk bedömning av läkare. Överprövningen sker utifrån de beslut som kommunen och länsstyrelsen tidigare fattat och som grund finns bland annat läkarintyg som läkare utfärdat till ansökan om parkeringstillstånd.

Ett tillstånd för funktionsnedsatta föreslås vara förenat med en rad förbehåll enligt terrängkörningslagen. Av erfarenhet vet Transportstyrelsen att den som ansöker om och erhåller tillstånd, undantag eller liknande naturligt vänder sig till den utfärdade myndigheten med olika frågor rörande villkoren för beslutet. Den som får tillstånd, att använda motordrivet fordon i terräng, kommer bland annat att ha ett behov av att få relevant, aktuell och tydlig information om de områden i terrängen som tillståndet *inte* gäller för. Den kunskapen, om bland annat områden i terräng samt annan aktuell information, faller idag inte inom Transportstyrelsens nuvarande ansvarsområden, utan på Naturvårdsverket. Transportstyrelsen skulle behöva återkommande stöd av Naturvårdsverket för att kunna bemöta många av frågorna kopplade till reglerna för tillståndet under själva prövningen men även efter att tillståndet utfärdats.

Med tanke på den enskilde kan det också tilläggas att det inte kan vara rimligt att behöva vända sig till ytterligare en myndighet för att få svar på frågor om reglerna kring tillståndet.

För att få till en helhet på området samt en smidig och effektiv tillståndsprocess, med information och rådgivning samt de register myndigheterna åläggs att hantera, kan det övervägas om Naturvårdsverket eventuellt skulle vara mer lämplig att hantera tillstånd och registerhållning.

I 32 § anges att ett personnummer ska anges på tillståndet, saknas sådant nummer ska födelsedatum anges. Ett samordningsnummer borde kunna anges på motsvarande sätt som sker på övrig verksamhet inom Transportstyrelsen idag. Dessutom borde tillståndets nummer överensstämma med behörighetshandlingens nummer (ex. förarbevis, körkort), om sådant finns. Denna koppling saknas i utredningen.

33 § Transportstyrelsen avstyrker förslaget av följande skäl.

Det föreslås ett antal avgifter där beloppen redan är förutbestämda utan att någon djupare beräkning presenterats. När det gäller tillståndsavgiften, att hantera hela processen med ansökan, beslut, återkallelse, informationsinsatser och utskick etc. bör det beräknas så att full kostnadstäckning uppnås. Att införa nya avgifter, särskilt på små volymer, är något som Transportstyrelsen generellt vill undvika. Det verkar inte som att några sådana upplysningar har lämnats till utredningen. I



konsekvensanalysens kapitel 10.10.6 förutsätts dessutom att ny ansökningsavgift införs för tillstånden utan att pröva om hanteringen kan finansieras på annat sätt.

35 § Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen föreslår att bestämmelsen utökas med en bestämmelse om att Naturvårdsverket ska samråda med Transportstyrelsen innan föreskrifter enligt 35 § meddelas. Skälet till det är att behålla den systematik som finns i andra lagstiftningar för myndigheter som meddelar föreskrifter om märken som ger anvisningar till trafikanter, exempelvis Försvarmakten i Militärtrafikförordningen (2009:212) för militära trafikantvisningsmärken och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i vägtrafikförordning (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap avseende särskilda trafikantvisningsmärken.

#### 11.16 Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)

2 kap. 3 § Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

Författningstexten innehåller en hänvisning till terrängkörningslagen för naturvårdsvakter. Med hänsyn till paragrafens utformning i övrigt bör hänvisningen tas bort eller så bör det införas hänvisningar till relevant lagstiftning för övriga personer som får ge anvisningar enligt paragrafen. Transportstyrelsen föreslår att hänvisningen tas bort.

#### 11.18 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

7 kap. 1 § Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

Författningstexten innehåller en hänvisning till terrängkörningslagen för naturvårdsvakter. Med hänsyn till paragrafens utformning i övrigt bör hänvisningen tas bort eller så bör det införas hänvisningar till relevant lagstiftning för övriga personer som får ge anvisningar enligt paragrafen. Transportstyrelsen föreslår att hänvisningen tas bort.

#### 11.20 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

2 kap. 3§ Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

De föreslagna åtgärderna som berör Transportstyrelsen kommer att omfattas av Vägtrafikdatalag (2019:369) och Vägtrafikdataförordning (2019:382). I

utredningen saknas det dock överväganden och eventuella förslag till ändring i dessa. Till exempel så kan sökbegrepp enligt 4 kap. 8 § *gemensamt tillgängliga uppgifter*, behöva ses över.

---

\_\_\_\_\_

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog verksjuristen Susanna Larsson utredarna Monika Morén och Niclas Nilsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör