



Miljödepartementet

103 33 Stockholm

## Remiss, Betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning, (SOU 2019:67), Miljödepartementet

Kiruna kommun ser mycket positivt på en modernisering och förändring av terrängkörningslagstiftningen. Den otydliga och föråldrade lagstiftningen har skapat både olika tolkningar och konflikter. Att skapa en modern och hållbar terrängkörningslag är en komplicerad uppgift. Det är många intressen som ska tillgodoses och vägas mot varandra. Arbetet med terrängkörningslagstiftningen bör inte avslutas här utan fortsätta när konsekvenserna av ändringarna är mätbara.

Kiruna kommun anser att det finns stora behov av fortsatta och mer djupgående utredningar med tydliga, välmotiverade och hållbara förslag, för att uppnå målsättningen med lagstiftningen. Det behöver tas fram bra styrmedel, verktyg och en väl genomtänkt och välgrundad plan för finansieringen av de kostnader som kommer med förändringarna. Det måste säkerställas att det finns tillräckliga ekonomiska, kunskapsmässiga och personella resurser för att genomföra arbetet och uppnå målet med lagstiftningen.

I betänkandet finns många delar som alla tillsammans mest troligt kommer att bidra till en mer hållbar terrängkörning på längre sikt. Frågor som rör snöskoterkörning varierar stort vad gäller förutsättningar och problem i de olika delarna av landet. Skoterfrågorna löser man därmed bäst om de i stora delar regleras utifrån lokala perspektivet och anpassas efter lokala förutsättningar. Kiruna kommun ser därför mycket positivt på att kommunerna skall få en bättre och tydligare roll i att styra över skoterfrågorna lokalt. Det som är av yttersta vikt är att terrängkörningslagstiftningen med dess termer blir så pass tydlig att tolkningsutrymme inte finns. Det ska vara lätt att göra rätt och det ska kunna hanteras enhetligt för att vara förutsägbart och rättssäkert.

Kiruna är en erkänd vinterstad där snöskoterkörning är av stort allmänt intresse för befolkningen men snöskoterkörning utgör även en stor del av vinterturismen. Möjlighet till skoterkörning är en av de friluftaktiviteter som gör kommunen attraktiv både ur boende- och friluftsperspektiv men även för turismnäringen. Snöskotern används av många som ett transportmedel till andra friluftaktiviteter såsom fiske, skidåkning eller för att bara vara ute i naturen. Skoterkörningen i sig är också ett stort fritidsintresse för en stor del av befolkningen i en fjällkommun.



Skoterkörning är även ibland den enda möjligheten att komma ut i naturen vintertid, som till exempel för äldre, barn och människor med funktionsvariationer.

### **Kommunernas möjligheter att reglera och kanalisera snöskoterkörning**

Kommunerna får genom lagförslaget större befogenheter men även större ansvar att anlägga och underhålla allmänna skoterleder då förslaget innebär att det blir en kommunal angelägenhet. Det innebär att kommunerna får större möjligheter att reglera och styra skoterkörningen efter rådande förutsättningar i aktuell kommun. Det är angeläget att det anläggs fler skoterleder för att kanalisera snöskoterkörning dit där den vållar minsta möjliga skada och olägenheter men samtidigt gör den nytta som också är målsättningen.

Eftersom inte bara anläggandet av skoterleder innebär kostnader utan med skoterlederna kommer även ett behov av reparationer och underhåll som kostar pengar. Därmed är den ekonomiska finansieringen en viktig faktor. Löpande underhållsåtgärder är nödvändiga för att hålla en skoterled i gott och trafiksäkert skick. Väl underhållna skoterleder är en förutsättning för att lederna ska användas istället för att körning sker utanför leden i alltför stor omfattning. Om majoriteten av skoterkörning sker på leder förskonas naturen även från onödig förstörelse. För att även tillgodose behovet och friluftsinteresset av friåkning kan särskilda områden inrättas och dessa områden bör anläggas i olika typer av terräng i samförstånd med berörda parter. Reparations- och underhållsåtgärder av skoterleder är kostnadskrävande och för att säkerställa finansieringen av dessa åtgärder krävs att alla som kör snöskoter i Sverige bidrar till att finansiera kostnaderna. Kostnaden ska inte läggas på dem som inte får något tillbaka, det vill säga inte på dom som inte nyttjar motorfordon i terrängkörning.

Eftersom förslaget innebär att bidraget som kommunerna kan söka för anläggande av allmänna skoterleder endast får uppgå till högst 50 procent av de beräknade kostnaderna måste kommunerna själva finansiera resterande 50 procent eller söka samfinansiering via enskilda eller till exempel skoterföreningar. Att leder underhålls på ideell basis är inte en hållbar lösning i förläningen. Hållbara leder kräver hållbar finansiering. Den kommunala budgeten får genom bidraget ett visst resurstillskott men detta kommer dock mest troligt inte att täcka de kostnader som uppstår för kommunerna.

Det är inte bara kostnader för själva anläggandet av lederna och anställande av naturvårdsvakter som ska analyseras och beaktas. Även kostnaderna för tekniken för den administrativa hanteringen tillkommer. Det måste finnas god teknik för att underlätta för människorna att göra rätt. Om någon utför olovlig körning ska det inte bero på bristande teknik eller bristande information. De som aktivt väljer att inte följa lagar och regler kan endast komma åt genom effektiv tillsyn och kännbar straffpåföljd.

### **Skoterledavgift, tilläggsavgift och skoterledfond**

Som framgår av utredningen, vilket även framhålls ovan, är att anläggande samt drift och underhåll av skoterleder innebär höga kostnader. Väl underhållna skoterleder och

antalet skoterleder är viktiga faktorer för att lederna ska användas i stället för att friåkning sker utanför leden i alltför stor omfattning. Om majoriteten av skoterkörning sker på leder förskonas naturen från onödig förstörelse och djurlivet samt övrigt friluftsfolk förskonas från störningar. För att även tillgodose friluftshintresset friåkning kan särskilda områden inrättas och dessa områden bör anläggas i olika typer av terräng. Dock kvarstår frågan hur finansieringsfrågan ska lösas så att alla som kör snöskoter i Sverige bidrar till att finansiera kostnaderna.

Enligt förslaget ska den som kör på allmän skoterled utan att ha betalat avgiften påföras en tilläggsavgift på 1 000 kronor och avgiften utfärdas av polis och naturvårdsvakter. Tilläggsavgiften skulle innebära att flera av de moment som åläggs kommunen kan finansieras till viss del då kommuner och andra som svarar för drift av skoterleder kan söka bidrag ur fonden. Risken att påföras tilläggsavgift skulle utgöra ett incitament för att betala skoterledavgiften.

Utredningen har föreslagit att det införs en årlig skoterledavgift om 300 kronor vid användning av allmän skoterled. Medlen ska avsättas till en skoterledfond varifrån kommuner, de som utför drift av allmänna skoterleder samt enskilda ledhållare ska kunna söka bidrag för underhåll av skoterleder. Utredaren har bedömt risken som liten att en avgift på allmän skoterled skulle medföra mer körning vid sidan av leden.

Utredningens förslag bygger på ett antagande om att cirka 300 000 inhemska och utländska snöskoteråkare skulle lösa det svenska skoterkortet. Detta förutsätter att även alla utländska snöskoteråkare erlägger betalning. Av utredningen framgår inte tydligt om detta ska administreras särskilt eller om de utländska skoteråkarna ska följa samma administration som inhemska skoteråkare. Det krävs även att det säkerställs att utländska skoteråkare får information om lagförändringarna och hur det rent administrativt ska fungera i Sverige.

Målsättningen och syftet med skoterledfonden är i grunden bra. Dock är risken stor att utredaren har överskattat inkomsten från ledavgiften och förminskat risken att körning utanför allmän led ökar. Förslaget är otydligt och ofullständigt vad gäller körning utanför allmän led. I motsats till förslaget anser Kiruna kommun att risken är stor för att många kommer att välja att köra utanför allmän led om en föreslagen ledavgift införs. Om körningen så bara sker några meter utanför den allmänna leden kan detta skapa ett färdstråk på sidan om, vilken många kommer att välja. Målsättningen med ledavgiften skulle då inte uppnås. I en vinterstad är så kallad friåkning redan ett stort intresse.

De allmänna lederna i Sverige omfattar endast en liten del av alla leder. Det framgår inte av förslaget vad som ska gälla övriga leder som inte kommer att benämnas allmänna leder och inte heller vad som kommer att gälla för övrig friåkning utanför lederna. Risken måste anses vara uppenbar att övriga leder och färdstråk kommer att nyttjas i större omfattning. Frågan om finansiering kanske kan lösas med ett allmänt skoterkörningskort där all körning i terräng omfattas, det vill säga all körning oavsett om den sker på någon typ av led eller utanför. Det skulle vara en form av tillstånd att köra snöskoter i terräng som inte är ens egen. Om körning endast sker på egen fastighet

kanske en sådan avgift inte ska tas ut. I förslaget framhålls bedömningen att alla som kör skoter någon gång kommer att köra på en led och därför motiveras just en ledavgift för allmänna leder. Eftersom utredaren utgår från att alla som kör skoter någon gång kommer att köra på en allmän skoterled anser Kiruna kommun att det finns grund för att alla skoteråkare ska vara med och finansiera underhåll av det svenska skoterledsnätet. I vart fall alla som kör på någon typ av led, oavsett om den är allmän eller inte.

### **Fordonsskatt**

En del av förslaget innebär att en fordonsskatt ska införas för terrängskotrar. Skatten ska bland annat möjliggöra för kommuner att söka statsbidrag till anläggande av allmän skoterled. Enligt utredaren bör fordonsskatteuttaget även resultera i att det kommer att finnas medel för att anställa fler naturvårdsvakter.

Kiruna kommun anser att grundtanken med fordonsskatt är bra. Den som har ekonomisk möjlighet att äga en snöskoter, vilket är ekonomiskt kostsamt, torde även ha ekonomisk möjlighet att betala 180 kr per år för att kunna ägna sig åt sitt fritidsintresse. Dock kan utredaren även här ha överskattat inkomsterna och underskattat kostnaderna.

Det är ytterst kostnadskrävande att anlägga skoterleder och behoven av att anlägga skoterleder finns ofta i små glesbygdskommuner där skatteunderlaget redan är otillräckligt för att alla redan befintliga behov ska kunna tillgodoses. Om en fordonsskatt införs avseende snöskoter och terränghjuling torde den inkomst som inbringas öronmärkas så att pengarna i sådana fall inte bara blir en del av de allmänna statsfinanserna utan direkt kommer kommunerna till gagn. Eftersom Kiruna kommun befarar att de föreslagna kraven på kommunerna kommer att innebära orimligt höga kostnader så anser Kiruna kommun även att även andra alternativ till finansiering bör ses över och utredas.

### **Naturvårdsvakter**

Kiruna kommun ställer sig positiv till att naturvårdsvakter ska få större befogenheter och till viss del positiv till att kommunen själv ska kunna anställa dessa naturvårdsvakter. Dock kvarstår många frågetecken avseende finansiering och resultat av möjligheten.

Tillsynen är ett av de viktigaste verktygen för att förbud ska bli verkningsfulla och är ett viktigt steg mot hållbarhet på lång sikt. Det framstår som positivt att kommunerna själva ska kunna anställa naturvårdsvakter då kommunerna ser sitt eget behov bäst. Dock borde kommunens naturvårdsvakter endast vara ett komplement till naturvårdsvakter som borde anställas av stat eller regional myndighet.

Förslaget lämnar flera ouppklarade frågetecken. Ett tillsynsansvar när det gäller terrängkörning blir en ny uppgift för kommunerna och kan komma att innebära ökade kostnader om ny personal behöver anställas. I förslaget har beräkningen av kostnaderna för en naturvårdsvakt utgått från en halvtidsanställning. Utredaren har dock inte tagit hänsyn till de arbetsområden som de stora breda ytorna i norra Sverige

skulle innebära för en naturvårdsvakt. I norra Sverige utgör terrängkörningsområden omfattande arealer. En halvtidsanställd naturvårdsvakt skulle inte ha förutsättningar att utföra det arbetet som skulle förväntas. Nästa frågetecken är hur dessa naturvårdsvakter ska vara skyddade vid en eventuell konflikt i fält. Eftersom arealerna är stora och avstånden långa skulle en naturvårdsvakt oftast inte ha någon hjälp av till exempel ett polisiärt ingripande då brottslingen redan skulle var långt borta från brottsplatsen när polisen har hunnit anlända. Vidare har polisen begränsade resurser för att kunna hantera behov från naturvårdsvakter långt ute i fält. I förslaget har inte beaktats tillräckligt att arealer och behov är olika i alla kommuner.

Det saknas nödvändiga förslag på finansieringslösningar för att frågorna ska kunna hanteras fullt ut på kommunal nivå. De flesta glesbygdskommuner får antas sakna budget och personal för att kunna hantera frågorna på egen hand. I syfte att förstärka den operativa tillsynen bör framför allt polisens roll och ansvar förtydligas, och deras resurser för ändamålet samt finansiella möjligheter för verksamheten säkras.

Kommunerna skulle i sin roll som arbetsgivare även ha skyldigheten att garantera säkerheten för naturvårdsvakterna som många gånger kan hamna i en utsatt eller hotfull situation. Utredningen har inte analyserat huruvida det kan anses lämpligt att överlåta den föreslagna typen av polisiära befogenheter på kommunala tjänstepersoner eller ansvaret för dessa på kommunerna som arbetsgivare.

Det är av yttersta vikt att naturvårdsvakterna har tillräckliga resurser och befogenheter men även att naturvårdsvakterna kan garanteras säkerhet och skydd. De måste kunna agera i sådan omfattning att deras uppdrag inte blir verkningslöst.

### **Brott mot terrängkörningslagen**

Brott mot terrängkörningslagen ska enligt förslaget föranleda böter eller fängelse i högst sex månader, medan överträdelse av föreskrift som kommun eller myndighet har meddelat ska föranleda böter. Förslaget innebär att straffskalan för otillåten terrängkörning skärps medan straffskalan för överträdelse av en föreskrift som en kommun eller myndighet har meddelat kvarstår. En skärpning av straffskalan kan få en något avhållande effekt på terrängkörningsbrottslighet.

Kiruna kommun framhåller det uppenbara att om en påföljd ska få någon effekt ska den vara kännbar. Eftersom normalpåföljden är dagsböter borde antalet dagsböter bli högre för att påföljden ska avskräcka från olovlig körning i någon form. Vid en värdering måste det kännas att det otillåtna agerandet inte är värt konsekvensen.

Problemet som inte har angripits desto närmare är att den otillåtna körningen utan ledkort ska tas på bar gärning då det annars blir en bevisfråga. Bevisfrågan i denna typ av ärenden måste vara lika hård som i all annan brottslighet. Det är därmed inte möjligt att endast hävda att skoterföraren torde ha kört på en allmän led någonstans på vägen till platsen där denne påträffas och därmed använda ett indicium för att strafflägga denne. Detta skulle nog tyvärr bli det vanliga scenariot om inte körning utanför allmänna leder påförs samma typ av avgift som för allmänna leder.

### **Tillstånd vid funktionsnedsättning**

Kiruna kommun tillstyrker att det ska underlättas för personer som har funktionsnedsättningar att använda motordrivna fordon i barmarksterräng för att kunna ägna sig åt fritidsintressen i naturen. Eftersom utredningen bedömer att högst cirka 500 individer kommer att beviljas tillstånd till terrängkörning och då tillståndet inte gäller oinskränkt torde inte heller riskerna för skador och störningar öka påtagligt. Eftersom möjlighet till dispens redan finns så torde ökningen av motordrivna fordon inte öka påtagligt heller.

Kiruna kommun anser dock att man även bör se över möjligheten för liknande tillstånd avseende terrängkörning på snötäckt mark. Det torde omfatta färre antal individer än vid barmark och risken för skador på naturen torde inte påverkas då marken är snötäckt. Det skulle dock underlätta för myndigheternas administration och för individer som idag kan få dispens efter ansökan. Samma ska gälla här som vid barmarkskörning, det vill säga att ett antal kriterier ska vara uppfyllda och rätten ska inte vara oinskränkt.

### **Körning på annans mark**

Kiruna kommun anser inte att det av utredningen tillräckligt tydligt framgår vad som ska gälla vid körning på annans mark. Eftersom skoterkörning inte omfattas av allemansrätten, vilket också konstateras i betänkandet, så krävs att den legala grunden för körning på annans mark klargörs. Det måste bli tydligt för markägare, andra rättighetshavare, myndigheter, allmänhet och näringsliv vad som gäller. Det kan inte som det blir nu upp till domstolarna att ta fram praxis på området, för att rättsläget ska klargöras.

För snöskoterkörningen, som är en utbredd företeelse i norra Sverige, skulle ett krav på godkännande från fastighetsägaren för körning på annans mark kunna få mycket stora konsekvenser. Det skulle i stor utsträckning omöjliggöra snöskoteråkning i stora delar av norra Sverige och inte heller vara accepterat hos allmänheten. Även förutsättningarna att hålla ett sammanhängande skoterledningssystem skulle försvåras. Det ska samtidigt beaktas att en otydlig lagstiftning och obefintliga kontroller innebär ett intrång i fastighetsägarens egendomsskydd. Lagstiftaren har ett ansvar att skydda enskildas egendom och hantera sådana intrång. Det är därför orimligt att låta nuvarande situation, oklara rättsläge och skadeproblematik bestå.

Beslut om detta yttrande har fattats av kommunstyrelsen i Kiruna kommun.

Gunnar Selberg (C)  
Kommunstyrelsens ordförande

Lennart Andersson  
Kommundirektör