

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Miljödepartementet

Yttrande över Hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I remissen föreslås en terrängkörningslag och en lag om tilläggsavgift för terrängkörning. Vidare föreslås ändring i brottsbalken och i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Därutöver föreslås ändring i lagen (1994:1811) om disciplinansvar inom totalförsvaret, m.m., i körkortslagen (1998:488), i vägtrafikskattelagen (2006:227) samt i offentlighets och sekretesslagen (2009:400). Det föreslås också en terrängkörningsförordning och en förordning om tilläggsavgift för terrängkörning. Jaktförordningen (1987:905) föreslås ändras i likhet med indrivningsförordningen (1993:1229). Vidare föreslås ändring i vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap, i förordningen (1997:716) om statsbidrag till anläggande av allmän skoterled m.m., i körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, vägmärkesförordningen (2007:90), militärtrafikförordningen (2009:212) samt i vägtrafikdataförordningen (2019:382).

I sak anges förslaget innebära bl.a. följande. Möjligheterna att kanalisera snöskoterkörning till leder utökas, en ökad finansiering på området genom bl.a. en ny skoterledavgift, en effektivare tillsyn och en skärpt straffrättslig reglering. Idag gällande förbud och undantag föreslås i huvudsak vara oförändrade. Det ska vara fortsatt otillåtet att köra med motordrivet fordon på barmark. Körning i vissa näringar, som t.ex. för jord- och skogsbruksändamål, ska alltså vara tillåten. Kommunernas möjligheter att reglera och kanalisera snöskoterkörning förtydligas i förslaget till ny terrängkörningslag. För en ökad reglering och kanalisering av snöskoterkörning ska det åter bli möjligt för kommuner att söka statsbidrag till anläggande av allmän skoterled m.m. Förslaget om statsbidrag ska finansieras genom att det införs en fordonsskatt för snöskotrar och terränghjulingar. Fordonsskatten föreslås uppgå till samma årliga belopp som gäller för motorcyklar, för närvarande 180 kronor. Det ska införas ett statligt skoterkort och en avgift på 300 kronor per kalenderår för att få köra terrängskoter på allmän skoterled. Den som kör på allmän skoterled utan att ha betalat avgiften kan påföras en tilläggsavgift på 1 000 kronor. Avgifterna för skoterkortet ska bilda en fond ur vilken kommuner och andra som svarar för drift av skoterleder m.m. kan söka bidrag till reparationer och underhåll. Alla som kör terrängskoter på allmän skoterled i Sverige ska betala avgiften för att få köra på en sådan led.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att terrängkörning bidrar till naturupplevelser, traditionella försörjningsnära aktiviteter som jakt och fiske, ökar tillgängligheten till natur för olika grupper som äldre, barnfamiljer och personer med funktionsnedsättningar. Terrängkörningen bidrar också till förbättrad ekonomisk hållbarhet i näringar som skogsbruk, jordbruk, rennäring m.m. Den orsakar även störningar och skador på friluftsliv, mark, djur och vegetation med körspår, avgaser och buller. Olika syn och förväntningar på vistelser i naturen kan leda till att det uppstår målkonflikter mellan användning av terrängmotorfordon och olika grupper av friluftsutövare och andra intressen för mark- och vattenanvändning. Den nuvarande terrängkörningslagstiftningen har funnits sedan mitten av 1970-talet. Mängden snöskotrar och terränghjulingar har sedan dess ökat i mycket stor omfattning. Det anges också att fordonens prestanda har förändrats, vilket möjliggör nya körmönster, som i sin tur har lett till ökade skador i naturen och för skogs- och jordbruk och även ökade olägenheter i form av buller och avgaser. Sammanfattningsvis anges att snöskotrarnas ökade prestanda och de därav ändrade körmönstren, lagstiftningens otydlighet i förhållande till vad som faktiskt gäller, bristen på tillsyn, de skärpta kraven i miljölagstiftningen samt kraven på en hållbar utveckling leder fram till att den nuvarande terrängkörningslagstiftningen inte är anpassad till dagens förhållanden. Det finns således enligt förslagsställarens behov av en ny terrängkörningslagstiftning som bättre svarar mot de krav som finns i dag.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det anges i konsekvensutredningen att om utredningens förslag inte genomförs kommer situationen att vara densamma som i dag, dock med en överhängande risk för en fortsatt utveckling som inte är hållbar sett ur hållbarhetsbegreppets tre dimensioner. Ett uteblivet genomförande av förslagen anges komma att innebära att allmänna skoterleder inte kommer att anläggas i någon nämnvärd utsträckning och att reparation och underhåll av befintliga ledssystem kommer att fortsatt vara beroende av kommunal ekonomi och lokala ideella krafter och medel. Utan en förbättrad tillsyn anges det bli mycket svårt att åstadkomma en hållbar terrängkörning. Nollalternativet innebär även att de miljömässiga effekterna uteblir. Terrängkörningen kommer därmed att fortsatt menligt påverka förutsättningarna för att nå de nationella miljö kvalitetsmålen.

Vidare anges i konsekvensutredningen att i vissa delar har utredningen övervägt alternativa förslag. Utredningen har arbetat med olika modeller för hur en ny terrängkörningslag bör förhålla sig till miljöbalken. Alternativen har varit att terrängkörningslagen även fortsättningsvis ska vara en egen lag, med eller utan hänvisningar till miljöbalken, eller att lagen ska införas i miljöbalken. Fördelarna med hänvisning till miljöbalken eller införande i balken skulle bl.a. vara en betoning av terrängkörningens påverkan på människors hälsa och miljö. För själva tillämpningen av terrängkörningslagen har utredningen emellertid funnit att en fortsatt separat lagstiftning, utan hänvisningar till miljöbalken, utgör det alternativ som tydligast klargör de förutsättningar som gäller för terrängkörning. I frågan om vad som gäller för körning på annans mark om frågan inte är särskilt reglerad i lag eller annan författning har utredningen konstaterat att allemansrätten inte ger en sådan rätt med motordrivet fordon. Utredningen har också funnit att i många fall krävs medgivande från fastighetsägare och – i förekommande fall – annan särskild rättighetshavare för ett sådant nyttjande av annans mark. Utredningen har också övervägt om ett förtydligande bör komma till uttryck i själva terrängkörningslagen. Detta har utredningen emellertid inte funnit lämpligt eftersom terrängkörningslagen i Sverige hittills främst avsett att skydda allmänna intressen och med en lagreglering i frågan om fastighetsägarens

medgivande för terrängkörning skulle lagen få ett väsentligt ändrat syfte och innehåll genom att i betydligt större utsträckning än i dag betona enskilda intressen. Det redogörs även för några ytterligare alternativa lösningar som övervägts och det finns resonemang kring alternativa lösningar i anslutning till beskrivningen av utredningens förslag i vissa fall.

Regelrådet gör följande bedömning. Utifrån de aspekter som Regelrådet huvudsakligen beaktar – effekter av betydelse för företag – är beskrivningen av alternativa lösningar inte särskilt tydlig. Det borde ha varit möjligt att något beröra detta. Om bedömningen skulle vara att de alternativa lösningarna inte skulle ha medfört något väsentligt annorlunda utfall än förslaget, skulle detta ha kunnat anges. Såvitt Regelrådet kan se anges detta inte heller tydligt i de resonemang om alternativa lösningar som i förekommande fall finns i avsnitten 8.2, 8.3 och 8.4 i betänkandet. Sammantaget är beskrivningen av alternativa lösningar inte tillräckligt tydlig när det gäller möjliga för- och nackdelar för företag med förslagen. Däremot går det att sluta sig till att situationen för företag vid utebliven förändring borde bli oförändrad, eller eventuellt en viss försämring om den ekonomiska hållbarheten i berörda områden generellt försämras.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar bristfällig.

Regelrådet finner redovisningen av effekter om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I remissen¹ görs bedömningen att Terrängkörningslagstiftningen inte kommer i konflikt med motiven för EU-domstolens dom om den svenska vattenskoterförordningen. Det anges att EU-domstolen i detta ärende konstaterade i huvudsak att nationella bestämmelser som begränsar varors användning utgör ett hinder för varors tillträde till den nationella marknaden. Om inte bestämmelserna är motiverade av intresset av att skydda människors och djurs hälsa och liv, att bevara växter eller av tvingande krav av allmänintresse kan bestämmelserna få verkan som en kvantitativ importrestriktion, vilket är förbjudet enligt EU-rätten. För att vara godtagbara måste de nationella bestämmelserna vara ägnade att säkerställa att det eftersträvade målet uppnås. Bestämmelserna får inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Utredningen konstaterar att innebörden av EU-domstolens dom får sammanfattningsvis anses vara att en lagstiftning, vilken av miljöhänsyn förbjuder användningen av en vara utom i vissa områden, utgör ett otillåtet hinder mot varans fria rörlighet om lagstiftningen samtidigt ger en myndighet möjlighet att utvidga de områden där varan kan användas, men inte kräver att myndigheten meddelar sådana föreskrifter. Vidare ska också myndigheten ha utövat behörigheten att utvidga användningsområdena för varan inom rimlig tid från det att lagstiftningen trätt i kraft. Utredningen konstaterar att den nuvarande terrängkörningslagen, vilken har haft ett miljöskyddande syfte, inte kan sägas ha haft så långtgående inskränkningar i användningen av terrängmotorfordon som vattenskoterförordningen har gällande vattenskotrar. Lagstiftningen har inte inskränkt sig till att förbjuda körning utanför vissa angivna områden och i övrigt endast tillåta körning i områden som pekas ut genom myndighetsföreskrifter. En ny terrängkörningslag föreslås inte innebära några större förändringar i dessa hänseenden. Enligt utredningens bedömning ger förslaget på en ny terrängkörningslag så stora möjligheter till användning av olika terrängmotorfordon att det inte kan jämföras med de förhållanden som gällde för vattenskoterförordningen i EU-domstolens dom.

Regelrådet gör följande bedömning. Det skulle ha gjort konsekvensutredningen något tydligare om det även i konsekvenskapitlet hade funnits en hänvisning till den bedömning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten som görs i avsnitt 8.4.6 i betänkandet och som refererats ovan. Den redovisning som finns i remissen är emellertid i sig tydlig.

¹ Se sid. 265 – 267 i betänkandet.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att Transportstyrelsen bedömer att ett införande av en fordonsskatt för terrängskotrar kräver cirka 3 000 timmar för utveckling. Under 2021 ska myndigheten dessutom införa ett nytt reskontrasystem. Transportstyrelsen har därför framfört ett önskemål om att utredningens förslag om en fordonsskatt inte träder i kraft tidigare än fjärde kvartalet 2021. Med beaktande av tidsåtgång för remissbehandling m.m., Transportstyrelsens önskemål om ikraftträdandetidpunkt, tid för framtagande av informationsmaterial med anledning av uppdrag som föreslås för bl.a. Naturvårdsverket, samt att en ny terrängkörningslag inte bör träda i kraft när snöskoterkörningen är som mest intensiv, bedömer utredningen att en lämplig tidpunkt för ikraftträdande av författningsförslagen är den 1 juli 2022.

Det anges också i konsekvensutredningen att Transportstyrelsen bedömer att ett fordonsskatteuttag för terrängskotrar gör att det behövs en informationsinsats gentemot dessa fordonssägare. Vidare bedömer Transportstyrelsen att man behöver nå en större och delvis annorlunda målgrupp än den som normalt hanteras eftersom ungdomar i åldern 16–18 år kan äga fordon som omfattas av de nya skattebestämmelserna. Utredningen bedömer att det behövs informationsinsatser riktade till kommunerna för att förslagen om möjligheten att få bidrag för anläggande av allmänna skoterleder ska få genomslag. Informationsinsatserna måste även gälla möjligheterna att söka bidrag ur skoterledfonden för reparation och underhåll av skoterleder.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår tydligt vilken bedömning som görs när det gäller tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser. Det hade varit värdefullt om det också hade angetts om det finns särskilda aspekter som berör företag. Det går emellertid att sluta sig till att ett val att terrängkörningslagen inte bör träda i kraft vid en tidpunkt när körningen är mest intensiv borde ha en viss positiv effekt även för företags möjligheter att anpassa sig till tidpunkten. Sammantaget innehåller beskrivningen värdefull information och är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att det har gjorts försök² att identifiera antalet sysselsatta, antalet företag och storlek på företagen inom direkt berörda branscher. Eftersom förslagen berör relativt få företag och branscher finns det begränsningar när det gäller tillgängliga uppgifter. Vid kontakt med SCB har det framkommit att det inte finns tillgång till uppgifter på en detaljeringsnivå över femsiffernivå, vilket skulle behövas för att identifiera antalet företag för vissa specifika branscher. Matchning mot företagsnamn var ett alternativ för identifikation, men bedömdes av SCB som alltför osäkert. Information har därför till stor del hämtats genom kontakter med bransch- och intresseorganisationer. Företag och branscher som kan komma att påverkas av förslagen är besöksnäringen i form av snöskoterturism. Begreppet snöskoterturism omfattar uthyrning av snöskotrar, snöskotersafari, ledbolag samt boendeanläggningar som är beroende av snöskoterturism. Vidare påverkas återförsäljare och uthyrare av snöskotrar och andra terrängmotorfordon. Rennäringen antas också påverkas av förslagen.

² I betänkandet anges att utredningen har fått hjälp från Tillväxtverket med analyserna och i förekommande fall finns det mer detaljerad information än som refereras här om hur information har tagits fram och vilka bedömningar som har gjorts av vem om lämplig metod m.m.

Specifikt avseende företag inom snöskoterturism anges följande. Med detta slags turism avses företag vars verksamhet, direkt eller indirekt, är beroende av besökarnas användning av snöskotrar. Enligt Jämtland Härjedalen Turism anges det finnas ca 30 företag i den regionen som sysslar med guidade turer och uthyrning av snöskotrar. I hela landet uppskattas det finnas cirka 100–150 företag inom sådan verksamhet. Enligt Jämtland Härjedalen Turism kombinerar flera företag uthyrning av snöskotrar med guidade snöskoterturer, men det är högst hälften av de 30 företagen i regionen som gör detta. De företag som både hyr ut snöskotrar och håller guidade turer gör det för att ha kontroll på de som hyr snöskotrarna och därför sker de flesta turena med guide. Det finns boendeanläggningar som vintertid lever helt och hållet av snöskoterturism. Antalet sådana företag är dock inte känt. Det är främst mindre företag som är verksamma inom snöskoterturism. Det saknas uppgifter om antalet sysselsatta inom snöskoterturismen. En uppskattning anges vara att 15–20 procent av den totala turismomsättningen kan hänföras till snöskoterturismen i regionen Jämtland Härjedalen. Det finns uppgifter om att besöksnäringen i den regionen sysselsätter cirka 4 700 årsarbetskrafter. Det anges vara svårt att bedöma hur många som direkt eller indirekt arbetar med snöskoterturism.

Det anges finnas en möjlighet att räkna fram antalet årsarbetskrafter för snöskoterturism baserat på lämnade uppgifter. Uppskattat antal företag i regionen Jämtland Härjedalen i relation till hela landet skulle kunna användas för att räkna fram det totala antalet årsarbetskrafter. En sådan beräkning skulle dock innebära stor osäkerhet och bli missvisande då en jämförelse måste baseras på ett antagande om att besöksnäringens olika branscher likställs proportionerligt i omsättning. Därför gjordes ingen sådan beräkning. Förslagen anges även kunna påverka ledbolag som preparerar och underhåller skoterleder. I regionen Jämtland Härjedalen finns det fyra kommersiella ledbolag.

Svenska Snö- och terrängfordonsbranschen, som organiserar återförsäljare av snöskotrar och terränghjulingar, har gjort en undersökning genom att fråga sina medlemsföretag. Resultatet av undersökningen har getts in till utredningen. I undersökningen har SCB lämnat utdrag av den information som finns i företagsregistret om återförsäljareföretagens omsättning och antal anställda. Antalet återförsäljare i undersökningen hos SCB uppgår till 336 och det bedömda antalet återförsäljare i branschen uppgår till 386. Svenska Snö- och terrängfordonsbranschen organiserar cirka 72 procent av marknaden för terränghjulingar och 98 procent för snöskotrar. Cirka 70 procent av företagen säljer både snöskotrar och terränghjulingar. Branschen är verksam främst i lands- och glesbygd. Svenska Snö och terrängfordonsbranschens medlemsföretag omsätter tillsammans ca 20 miljarder kronor per år och har totalt cirka 5 000 anställda. Återförsäljarnas genomsnittliga omsättning uppgår till lite drygt 50 miljoner kronor per år. Det genomsnittliga antalet anställda uppgår till 13 personer.

I fråga om rennäringen anges det ha hämtats uppgifter från SCB, Sametinget och studier om näringen. Enligt SCB:s företagsdatabas 2018 finns det 1 458 företag som sorterar under SNI-koden 01.491.8. Denna SNI-kod omfattar uppfödning av renar, renskötsel samt rennäring. Alla företag i SCB:s företagsdatabas har färre än 50 anställda och får därmed ses som små företag. Enligt Sametinget finns det cirka 1 000 renskötsel-företag och cirka 4 600 renägare. Cirka 2 500 personer är beroende av inkomster från rennäringen. Enligt en studie 2014 har den samlade rennäringen cirka 5 200 anställda och med den indirekta sysselsättningen uppgår antalet anställda i Sverige till ca 7 200. En studie från 2017 bekräftar att rennäringen sysselsätter ca 5 000 personer. Det anges att uppgifterna om antalet sysselsatta inte är uttryckt i antal årsarbeten varför uppgifterna får tolkas med försiktighet.

Regelrådet gör följande bedömningen. De företag som berörs av förslaget har beskrivits på ett tydligt sätt. Branschtillhörighet hos berörda företag framgår tydligt. När det gäller företagens antal saknas det

vissa uppgifter. Regelrådet noterar emellertid att det förklaras av vilka skäl dessa uppgifter inte har kunnat hämtas in. De befintliga uppgifterna, tillsammans med förklaringen om vilka försök som har gjorts och vilka specifika problem som finns, utgör sammantaget tillräcklig information om företagens antal. Det finns också en storleksmässig beskrivning av företagen som i flera avseenden är tydlig och det framgår i förekommande fall varför vissa uppgifter inte har bedömts möjliga att redovisa. Sammantaget är redovisningen tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Konsekvensutredningen innehåller viss information om kostnadsförändringar som inte tillhör kategorin administrativa kostnader. Uppgifter om dessa refereras i avsnittet nedan om andra kostnader. Det nämns även vissa kostnadsförändringar som inte specificeras närmare. Det finns inte någon information om specifika förändringar i administrativa kostnader.

Regelrådet gör följande bedömning. Det saknas tydliga uppgifter om påverkan på administrativa kostnader. Regelrådet ser det inte som uppenbart att förslaget skulle innebära en väsentlig påverkan på administrativa kostnader för företag, men det är inte heller uppenbart uteslutet att det skulle göra det, om inte annat för att det anges finnas kostnadsökningar som inte kategoriseras. Regelrådet finner också att införandet av en skatt i sig rimligen bör medföra vissa administrativa kostnader kopplade till att betala skatten. Om förslagsställaren bedömer att det saknas påverkan på administrativa kostnader kunde och borde det ha angetts.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens administrativa kostnader bristfällig.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen anges att förslagen om fordonsskatt, vägtrafikregisteravgift och skoterledavgift kommer enligt utredningens bedömningar och beräkningar att ge intäkter på totalt cirka 158,6 miljoner kronor per år, varav cirka 50 miljoner i fordonsskatt och cirka 18,6 miljoner i vägtrafikregisteravgift går till statskassan. Cirka 90 miljoner kronor bedöms komma in genom skoterledavgiften och fonderas för bestämda ändamål.

Vidare anges att förslaget om fordonsskatt för terrängskotrar kommer att innebära ökade kostnader för alla som äger en terrängskoter. Förslaget gäller ett i och för sig lågt belopp, men för de som äger flera terrängskotrar, t.ex. företag inom skoterturismen, kommer det att bli mera kännbart, men ändå vara fråga om marginella kostnadsökningar. De ökade kostnaderna för skoteruthyrare m.fl. kommer att tas ut av kunderna. Utslaget på varje kund menar utredningen att fordonsskatteuttaget inte kommer att påverka skoterturistföretag eller uthyrningsföretag på något påtagligt sätt.

När det gäller andra näringar såsom renskötseln eller kraftbolag, skogsföretag och andra som använder terrängskotrar eller äger flera fordon kommer ett fordonsskatteuttag för terrängskotrar att innebära ökade kostnader. Även i dessa fall bedöms det dock vara fråga om marginella kostnader som inte påverkar lönsamheten på något uppenbart sätt. Utredningen bedömer att ett fordonsskatteuttag inte heller kommer att påverka försäljningen av nya snöskotrar eller terränghjulningar.

Alla som ska köra terrängskoter på allmän skoterled i Sverige måste betala den föreslagna skoterledavgiften. Avgiften anges enligt förslaget vara relativt låg sett till de övriga kostnader, inte minst för bränsle, som finns för bruket av terrängskotrar. Skoterledavgiften som sådan kommer inte att få någon ekonomiskt avgörande betydelse för enskilda eller företag.

Utredningen refererar till rön från en undersökning som gjorts av Svenska Snö- och terrängfordonsbranschen. Det anges att branschen i denna undersökning gör en bedömning av effekter för branschen om snöskoteranvändningen styrs till leder i stor utsträckning. Det anges således att branschen har anfört att om snöskoteranvändningen styrs till leder i stor utsträckning kommer det att påverka nyförsäljningen av snöskotrar. I dag utgörs nyförsäljningen till övervägande del av snöskotrar som är konstruerade för körning i lös snö i första hand och mindre för körning på led. Det beror på att det är den nordamerikanska marknaden som är avgörande för vilka slags fordon som tas fram. För den nordamerikanska marknaden sker sedan en längre tid i princip inte någon produktutveckling beträffande snöskotrar som mera renodlat är avsedda att framföras på led. Därmed fortsätter produktutvecklingen att fortsatt handla om lössnö- eller friåkningsfordon. En snöskoterkörning som i större omfattning än i dag är styrd till leder kommer enligt branschens undersökning att medföra att nyförsäljningen av de mera renodlade lössnömaskinerna minskar. Detta kommer i sin tur att påverka andrahandsmarknaden där det kan förväntas att snöskotrar som mer är konstruerade för körning i lös snö kommer att tappa i värde i snabbare takt. Branschen har vidare i sin undersökning angett att nyförsäljningen av snöskotrar under de senaste åren har uppgått till ca 9 000–10 000 fordon per år. Säsongen 2018/19 nyregistrerades 10 936 snöskotrar. Om friåkningsmöjligheterna kraftigt minskar kommer enligt återförsäljarnas egna bedömningar nyförsäljningen av snöskotrar att minska med cirka 30 procent, vilket motsvarar ca 6 miljarder kronor. Det anges att återförsäljarnas egna bedömningar är att antalet anställda därmed kan minska med cirka 700 personer. Svenska Snö- och terrängfordonsbranschens bedömning är att antalet anställda i branschen kan minska med 1 500–2 000 årsanställda. För importörerna bedöms snöskoterbranschen riskera att minska 45–50 procent om reglerna för friåkning radikalt förändras. Långt fler än 1 000 arbetstillfällen skulle försvinna enligt Svenska Snö- och terrängfordonsbranschens undersökning.

Utredningen kommenterar den ovan refererade branschundersökningen på följande sätt. Det måste betonas att det inte finns några förslag om tvingade regler om att anlägga leder, anger utredningen. Svenska Snö- och terrängfordonsbranschens bedömning av konsekvenserna har enligt utredningen inte helt riktiga utgångspunkter i fråga om vad utredningen faktiskt föreslår. Utredningens förslag går ut på att det ska finnas bättre ekonomiska förutsättningar att reglera terrängkörning där behoven finns. Det gäller framför allt snöskoterkörning. Lokala behov och lösningar är avsedda att utgöra en viktig del för en hållbar terrängkörning, dvs. en terrängkörning som är ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar. Det kan förväntas en minskning av friåkningsmöjligheterna, men det måste understrykas att all friåkning inte omöjliggörs. Med all sannolikhet kommer det att inrättas fler särskilda områden för friåkning och på sina håll kan det antas att det inte kommer att ske någon reglering, åtminstone inte i närtid. Utredningens uppfattning är att Svenska Snö- och terrängfordonsbranschens bedömning anger den riktning konsekvenserna kan förväntas ta, men att de lämnade förslagen inte kommer att få fullt så stora konsekvenser för snöskoterförsäljningen som branschen förutspår. Förslagsställaren anger också att Svenska Snö- och terrängfordonsbranschen i ett senare yttrande har uttalat att branschen ställer sig positiv till presenterade förslag till ny terrängkörningslag. Som branschförbund kommer man att aktivt bidra till förslagets förverkligande.

När det gäller konsekvenser för besöksnäringen anges följande. Utredningens förslag syftar till att i större utsträckning kanalisera snöskoterkörning till leder och särskilda områden. Det anges kunna antas att det kommer att anläggas fler allmänna skoterleder och särskilda områden. Väl planerade och väl anlagda ledssystem som hålls i gott skick kommer enligt förslagsställaren att stärka besöksnäringen i

form av snöskoterturism på orter där den redan är etablerad. Det kan förväntas att nyetableringar kommer att ske på orter som i dag inte har någon snöskoterturism trots naturliga förutsättningar. Förslaget om fordonsskatt för terrängskotrar kommer att innebära en viss ökad administrativ börda framför allt för företag som hyr ut snöskotrar. Utredningen kan dock inte se att förslagen kommer att ha några direkt negativa konsekvenser för besöksnäringen.

Förslagsställaren anger att det är svårt att se att utredningens förslag har negativa konsekvenser för rennärningen. En effektivare tillsyn kan leda till att störningarna av renar på grund av snöskoterkörning kommer att minska. Förbättrade förutsättningar för att anlägga och underhålla skoterleder av god kvalitet kommer sannolikt att gynna en rationell rennärning och förbättra arbetsförhållandena för de som är verksamma inom rennärningen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är värdefullt att det finns viss kvantifiering. Såvitt Regelrådet kan förstå borde i vart fall en delmängd av de 50 miljoner i fordonsskatt och 90 miljoner kr i skoterledsavgiften motsvara en kostnad för berörda företag. Eftersom det finns fler kategorier skoterägare än företag kommer det att vara ett lägre belopp, men att det anges en uppskattning av totalbeloppet möjliggör för Regelrådet att få en bild av vad dessa kostnader i vart fall rimligen inte kan väntas överstiga för berörda företag. Det är inte helt klart vad de bedömningar som finns om att kostnadspåverkan inte väntas bli av avgörande betydelse för företagen grundas i. Det framgår att kostnadsökningen har ställts i relation till vissa andra kostnader (för bränsle) som företagen redan har. Såvitt Regelrådet förstår kommer en ny skatt endast att tas ut för skotrar medan skoterledsavgifter enligt författningsförslaget kommer att tas ut av samtliga fordon som får framföras på en skoterled. Det är inte helt tydligt för Regelrådet om avgifterna därmed skulle kunna beröra exempelvis även terränghjulingar. Bedömningen hade således med fördel kunnat vara tydligare. Mot bakgrund av de utmaningar när det gäller att finna heltäckande statistik som utredningen har redovisat kan redovisningen av påverkan på andra kostnader likväl anses tillräcklig utifrån förutsättningarna i ärendet. Det är en tydlig redovisning av påverkan på företags verksamhet.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på företagens andra kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Som refererats ovan finns bedömningar att förslagen kan medföra att besöksnäringen stärks, vilket kan gynna såväl etablerad snöskoterturism som nyetableringar. I övrigt anges inget i konsekvensutredningen om förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag. Såvitt Regelrådet kan se finns sådan information inte heller på annan plats i remissen.

Regelrådet gör följande bedömning. De positiva effekter på företagens verksamhet som förslagsställaren nämner kan ses som en stärkt konkurrenskraft. Konkurrensförhållandena skulle emellertid såvitt Regelrådet kan förstå kunna påverkas på flera sätt. Flera av de berörda företagen anges exempelvis vara små och kan väntas vara känsliga för förändringarna i kostnader även om dessa är små i absoluta tal. Såvitt Regelrådet kan förstå skulle förslaget innebära att en turist som hyr en skoter kommer att behöva betala en skoterledsavgift för detta. Detta skulle kunna ha någon påverkan på vilka aktiviteter som den turist väljer att prioritera. Det kan alltså inte uteslutas att det skulle kunna finnas både positiva och negativa effekter för konkurrenskraften hos företagen inom snöskoterturismen. Sammantaget finner Regelrådet att beskrivningen borde ha utvecklats.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållande för berörda företag bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är inte uppenbart att företagen kommer att påverkas i andra avseenden och det är därför ingen väsentlig brist att information saknas.

Regelrådet finner avsaknaden av redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar givet förutsättningarna i detta ärende.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Inget anges i konsekvensutredningen om särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Såvitt Regelrådet kan se anges inte heller sådan information på annan plats i remissen.

Regelrådet gör följande bedömning. Mot bakgrund av att det framgår att många av de berörda företagen är små hade det varit motiverat med i vart fall en kort beskrivning. Skulle bedömningen vara att det saknas skäl att ta särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning borde detta ha angetts och förklarats.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i flera avseenden håller tillräcklig kvalitet. Det kan noteras att beskrivningen av berörda företag och påverkan på företagets verksamhet enligt Regelrådets uppfattning håller god kvalitet. Det finns emellertid också brister, såsom att uppgifter om påverkan på konkurrensförhållandena för företag och särskilda hänsyn till små företag saknas. Det saknas också tydlig information om påverkan på administrativa kostnader. Det är Regelrådets uppfattning att konsekvensutredningen som helhet med relativt begränsade kompletteringar hade kunnat uppnå en tillräcklig kvalitet utifrån förutsättningarna i ärendet men att den i befintligt skick, trots att det finns viss värdefull information, inte gör det.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 10 juni 2020.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Per Högström
Föredragande