

2020-06-22

Miljödepartementet  
Naturmiljöenheten, Landmiljö  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)  
[michael.lofroth@regeringskansliet.se](mailto:michael.lofroth@regeringskansliet.se)

Er ref. M2020/00205/Nm

## **Yttrande SOU 2019:67 - Betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning**

Sveriges Jordägareförbund (härefter förbundet) har inbjudits att yttra sig över SOU 2019:67 och önskar framföra följande ståndpunkter:

### **Generella kommentarer**

Det ökade användandet av fordon avsedda för terrängkörning är sedan länge uppmärksammat av förbundets medlemmar. Det påverkar markerna negativt med allmän störning och slitage, skador på jordbruks- och skogsmark samt i vissa fall skrämsel av boskap och vilt. Uppdraget om översyn och förtydligande av lagstiftningen som omfattar terrängkörning är därför viktigt.

Betänkandet är i sin faktadel väl genomarbetat och belyser på ett tydligt sätt de behov och problem som finns kopplade till terrängkörningen. Ur ett markägarperspektiv har vi dock svårt att identifiera förslag som skulle leda till minskad olovlig terrängkörning, ge markägaren fler möjligheter att motverka skador på sina marker samt skapa en hållbar terrängkörning. Detta gäller framförallt framförande av terrängfordon på snötäckt mark men även möjlighet att ingripa mot olovlig körande i terräng.

Förbundet finner det anmärkningsvärt att avsnitten 8.3.3 till 8.3.6 inte omfattas av remissen. Avsnitten berör centrala delar av utredningen kopplade till skoterkörningen och är väsentliga för att hitta lösningar för en hållbar terrängkörning. Förbundet föreslås att särskild remiss skickas ut för dessa avsnitt.

### **Specifika kommentarer**

#### ***Utövande av tillsyn***

Förbundet ser ett behov av utökade möjligheter till tillsyn i terräng. Enligt BRÅ är det endast ett fåtal fall det senaste decenniet där personer har dömts för tagande av olovlig väg. Ur

betänkandet framgår även att nuvarande regelverk har lett till få ingripanden och anmälningar och att polisen oftast lagt ner anmälan eftersom brotten varit svåra att utreda. Därtill påtalar utredningen att resurserna är bristfälliga för tillsynen. Med en stor och svåröverskådad landmassa samt begränsade resurser för utövande av tillsyn behöver det öppnas för nya möjligheter. Den resurseffektivaste lösningen skulle vara att ge markägare större möjlighet att ordna tillsyn. God lokalkännedom samt hög närvaro på marken skapar större och snabbare möjlighet att identifiera problem med olovlig terrängkörning och därmed även bättre förutsättningar för effektiv tillsyn.

I betänkandet föreslås att kommunerna, i vissa områden länsstyrelserna, ska ha den operativa tillsynen. Tillsynen ska utföras av naturvårdsvakter. Naturvårdsvakter utför idag tillsyn inom statliga regleringsområden med fokus på naturvård. Även om det i betänkandet föreslås att naturvårdsvakterna ska kunna utöva tillsyn enligt terrängkörningslagen utanför statliga regleringsområden och därmed kunna anställas av t.ex. skogsbolag och kommuner så är naturvårdsvakterna starkt kopplade till tillsyn utövad av länsstyrelser och naturvård. Att luckra upp detta skulle dels skapa otydlighet om naturvårdsvakternas uppgift och arbetsgivare. Därtill finns en stark koppling till naturvård som kan utgöra en naturlig koppling till utövandet av tillsyn enligt terrängkörningslagen men långtifrån självklar.

Förbundet föreslår istället att utövandet av tillsyn enligt terrängkörningslagen ska kunna utövas av personer som har genomgått lämplig utbildning för sådan tillsyn. Det kan t.ex. vara personer som är förordnade att bedriva fisketillsyn eller jakttillsyn alternativt andra personer som ofta rör sig i marken, t.ex. viltmästare eller personer med anställning inom skogsbruket. Det viktiga är att det är utbildningen i sig som ska möjliggöra för en person att få ett förordnande som ger befogenhet till utövande av tillsyn.

Att regelverket anpassas så att tillsynen kan utövas effektivt i hela landet är en förutsättning för att efterlevandet av reviderad lagstiftning ska bli verkningsfull. En viktig del av detta är även införande av möjligheten att överträdelser kan bötfällas på plats. Det skulle skapa en reell möjlighet att bedriva en tillsyn som skulle ge effekt. Betänkandets enda förslag som skulle möjliggöra en ekonomisk sanktion på plats gäller möjligheten att påföra en tilläggsavgift om någon kör utan att ha betalat skoterledavgiften. Detta riskerar skapa en omvänd incitamentsstruktur där den som framför skoter olovligt i terrängen och utanför en led inte riskerar att påföras tilläggsavgift eller behöver betala skoterledavgiften. Därtill har förslaget ingen som helst betydelse för olovlig körning på barmark.

### **Vägledning för retroaktiv ersättning vid skada på anläggning, jordbruksgröda, djurbesättning eller skog**

SJF anser att terrängkörningslagen bör omfatta regler för ersättning av skada som uppstått vid körning på snötäckt mark eller av annat skäl uppstådd skada som inte omedelbart kan påvisas. Det kan vara djur som blivit skrämde och senare aborterar foster, skador på jordbruksgrödor, anläggning eller skogsplantor som först framkommer efter snösmältning. En tydlig vägledning bör utarbetas för dylika skador vid de tillfällen skadorna tydligt kan påvisas orsakats av en enskild eller flera personer.

### **Framförande av motorfordon på enskild väg**

Körning med motordrivna fordon på enskilda vägar är ett stort problem för många privata markägare. Trafiken ger slitage på vägarna, orsakar störning samt utgör ofta en ingång till olovlig körning med motorfordon i terräng.

Då terrängkörningslagen nu utreds och det är fastställt att det krävs en effektiv tillsyn borde även de som bedriver tillsynen ges möjlighet att bötfälla motorfordon som framförs olovligen på bommad enskild väg. Trafikförordning (1998:1276) medger idag penningböter vid överträdelser på enskild väg, men det krävs en ändring för att anpassa mandat för bötfällning vid tillsyn inom ramen för terrängkörningslagen. Enskild väg används ofta för att kunna köra i terräng och de är därmed sammankopplade.

### **Terrängfordon i särskilt känsliga naturområden**

I betänkandet framgår att länsstyrelserna får i uppdrag att se över behovet av förbud eller begränsningar för användning av motordrivna fordon i terräng avseende områden som är särskilt känsliga från naturvårdssynpunkt. Förbundet önskar att det tydligare framgår i vägledning till länsstyrelsernas uppdrag vilken typ av mark som kan anses särskilt känslig från naturvårdssynpunkt och om mark som inte omfattas av formellt skydd, typ naturreservat eller liknande, kan komma att omfattas av begränsningar.

### **Skada av icke-motordrivna fordon**

Betänkandet omfattar endast terrängkörning med motordrivna fordon. Förbundet ser dock ökande skador i terrängen från icke-motordrivna fordon, t.ex. terrängcyklar. Det behöver utredas hur omfattande dessa skador är, vilket ansvar person som förorsakat skadorna bär, hur skador kan motverkas och ersättas osv. Det centrala borde vara att förhindra skador, oberoende av om de förorsakats av motordrivna eller icke-motordrivna fordon.

### **I övrigt anför förbundet följande:**

- Behov av att ytterligare tydliggöra rätten att köra fordon på annans snöklädda mark. Förbundet ansluter i dessa delar till LRF:s yttrande förutom förslaget att skattebelägga snöskotrar.
- Behov av att ytterligare tydliggöra av en vägledning att enskildas egendom inte får nyttjas av andra utan medgivande från fastighetsägare.
- Positivt att skärpa straffskalan för överträdelser.
- Positivt att förbud och undantag i huvudsak oförändrade och att straffet för brott mot terrängkörningslagen skärps.

Sveriges Jordägareförbund,

Anders Grahn  
Generalsekreterare

Sveriges Jordägareförbund (SJF) representerar större privata markegendomarna i Sverige. Förbundets medlemmar skapar nytta för människor och miljö genom ett långsiktigt förvaltande av förnyelsebara naturresurser. Vi erbjuder ett helhetsperspektiv på modernt landsbygdsföretagande eftersom våra medlemmar ofta bedriver lant-, skogs- och vattenbruk i större skala på samma fastighet. Genom stärkt landsbygdsföretagande och äganderätt vill vi utveckla näringslivet på den svenska landsbygden.